

noch einen Güterschaden ausgleichen sollte. So ist die Situation auch, falls der Frachtführer den Absender/Käufer nicht vereinbarungsgemäß über den Lauf des Transportes und/oder den Zustand des Gutes informiert und dieser deshalb nicht in der Lage ist, diejenigen Dispositionen vorzunehmen, die er bei pflichtgemäßer Information zum Absatz der Ware vorgenommen hätte. Die infolge des Ausbleibens von Informationen entstehenden Schäden sind selbst dann weder Folge eines Güterschadens i. S. d. Art. 17 CMR noch einer Lieferfristüberschreitung, wenn der Frachtführer den Absender lediglich darüber zu unterrichten hatte, dass er Gut minderer Qualität übernommen hatte.

Von einer Nähe zum Güterschaden i. S. d. Art. 17 CMR, die die Übernahme besonderer Informationspflichten als nichtig erscheinen lassen könnte, kann allenfalls dort die Rede sein, wo der Frachtführer verpflichtet wird, den Absender unverzüglich über entstandene Transportschäden zu unterrichten; denn die *Informationen über die Veränderungen in der Beschaffenheit* des Gutes während der Beförderung sind eng mit der Obhut verknüpft.⁷⁷

III. Ergebnisse

1. Die CMR hat nur Regelungen getroffen, die abweichende vertragliche Abreden ausschließlich in ihrem begrenzten Geltungsbereich verdrängen. Um diesen Geltungsbereich zu bestimmen, ist es wenig hilfreich, in Kategorien von **Themenbereichen oder Teilbereichen** zu denken. Vielmehr ist anhand des Zweckes und der Systematik unter besonderer Berücksichtigung des Wortlauts von Vorschrift zu Vorschrift deren Tragweite zu bestimmen.

2. Die CMR ist nicht auf eine **Zunft** derjenigen, die im internationalen Straßengüterverkehr tätig werden, bezogen, sondern in vielerlei Hinsicht für vertragliche Vereinbarungen offen. Insbesondere öffnet sie sich gemischten Verträgen. Dagegen spricht auch nicht das Ziel der Rechtsvereinheitlichung, das die CMR nur sehr begrenzt verwirklicht.

3. Werden in einem gemischten Vertrag die **Bearbeitung** des vom Besteller gelieferten Guts und in Form einer Bringschuld der grenzüberschreitende Transport zum Bestel-

ler vereinbart, so ist auf Transportschäden an mangelfrei hergestelltem Gut die CMR anzuwenden.

4. Der Frachtführer, der sich verpflichtet hat, das Gut zu **verpacken**, haftet für die vor der Übernahme des Gutes zur Beförderung entstandenen Schäden nach Werkvertragsrecht. Für die auf dem Transport entstandenen Schäden haftet er zusätzlich nach Art. 17 I CMR. Er kann aber gemäß Art. 17 IV lit. b CMR einwenden, dass er für den Absender verpackt habe. Hierbei muss er sich gemäß Art. 17 V CMR die mangelhafte Verpackung als Mitverschulden entgegenhalten lassen.

In Fällen einer Verpackungspflicht des Frachtführers ist Art. 10 CMR teleologisch zu restringieren. Zumindest muss sich der Frachtführer entgegenhalten lassen, dass ihm bei der von ihm vorgenommenen Verpackung Mängel eher auffallen müssen.

5. Die Vereinbarung von **Quantitätskontrollen** mit dem Frachtführer, die eine rechtzeitige Rüge gemäß § 377 HGB ermöglichen sollen, ist unbeschränkt zulässig. Wird die Kontrollpflicht missachtet, so kann die Durchsetzung von Schadensersatzansprüchen gemäß § 280 BGB auf Schwierigkeiten stoßen. Abhilfe verschafft die Vereinbarung einer Vertragsstrafe.

6. Der Absender/Käufer darf mit dem Frachtführer **Qualitätskontrollen** vereinbaren, die es ihm erlauben sollen, seiner Rügeobligiertheit gemäß § 377 HGB zu genügen und/oder rechtzeitig vor der Übernahme mangelhaftes Gut zurückzuweisen. Auch hier können in Hinblick auf den durch die unzulängliche Kontrolle entstehenden Schaden Beweisprobleme auftauchen, die die Vereinbarung einer Vertragsstrafe angeraten sein lassen.

7. Die Parteien können vereinbaren, dass der Frachtführer den Absender über die **Transportabwicklung auf dem Laufenden** hält. Problematisch ist nur die Abrede, den Absender laufend über erkennbar gewordene Transportschäden zu unterrichten, weil sich diese Pflicht aus Art. 14 I CMR ergibt.

77 Dies gilt erst recht, wenn man die Beschädigung des Gutes als Beförderungshindernis qualifiziert (ablehnend *Thume* in Münchener Kommentar, HGB, 3. Aufl., § 419 Rn. 6; abw. *Koller*, Transportrecht, 8. Aufl., § 419 HGB Rn. 11 zum Verlust).

Pflichten des Empfängers*

Rechtsanwalt Dr. Frank Wilting, Niedernhausen

1. Einleitung

Nur selten befindet sich der Empfänger im Focus frachtrechtlicher Betrachtung. Im Gegensatz zum Absender und Frachtführer ist er nicht Partei des Frachtvertrages, sondern »nur«¹ Begünstigter aus dem Frachtvertrag. Während in den Kommentierungen die Pflichten des Absenders und vor allem des Frachtführers breiten Raum einnehmen, werden den »Rechten und Pflichten des Empfängers« zunächst in den einleitenden Kommentierungen zu § 407 Abs. 1 HGB in der Regel nur wenige² Sätze gewidmet. Als Begünstigter aus dem Frachtvertrag erwerbe der Empfänger zunächst nur Rechte und keine Pflichten; Pflichten übernehme er regelmäßig

jedoch, wenn er seine Rechte geltend mache.³ Das rechtliche Schattendasein des Empfängers wird weiter dadurch begünst-

* Erweiterte Fassung des Vortrags, den der Verfasser am 11. November 2015 auf dem Symposium der Deutschen Gesellschaft für Transportrecht in Dresden gehalten hat.

1 *Koller*, Transportrecht, 8. Aufl., 2013, § 407, Rn. 9; *Thume* in: MüKo-HGB Transportrecht, 3. Aufl., 2014, § 407 HGB, Rn. 90 ff.

2 Siehe *Koller*, Transportrecht, 8. Aufl., 2013, § 407, Rn. 114; Hinweis auf mögliche Pflicht des Empfängers zur Frachtzahlung bei *Thume* in: MüKo-HGB Transportrecht, 3. Aufl., 2014, § 407 HGB, Rn. 61, ferner bei *Kehl* in: *Knorre/Demuth/Schmidt*, Handbuch des Transportrechts, 2. Aufl., 2015; Kapitel D.I, Rn. 33, 34.

3 *Koller*, Transportrecht, 8. Aufl., 2013, § 407, Rn. 114.

tigt, dass es sich beim Absender und Empfänger nicht um unterschiedliche Personen handeln muss. Die Person des Empfängers muss nicht einmal bei Abschluss des Frachtvertrages feststehen; sie kann aufgrund wirksamer Weisung des Verfügungsberechtigten, etwa nach § 418 des deutschen Handelsgesetzbuches (HGB), oder auch durch Auslegung des Frachtvertrages zu ermitteln sein und muss lediglich im Moment der Ablieferung feststehen.⁴

Für die nachfolgende Betrachtung soll vom Regelfall ausgegangen werden: Absender und Empfänger sind personenverschieden und zwischen ihnen besteht eine vertragliche Lieferbeziehung, etwa durch Kaufvertrag; und schließlich beauftragt der Absender einen Frachtführer, das Gut zum Empfänger zu befördern, wobei der Frachtführer einen ausführenden (Unter-)Frachtführer mit der eigentlichen Beförderung und Ablieferung einsetzt. Über die gesetzlich geregelte Pflicht des Empfängers zur Zahlung der Fracht hinaus soll versucht werden, weitere mögliche Rechtspflichten des Empfängers herauszuarbeiten. In erster Linie wird hierbei das Landfrachtrecht des HGB zugrundegelegt. Vergleiche zu anderen, insbesondere grenzüberschreitenden frachtrechtlichen Regelungen werden teilweise ergänzend angeführt.

2. Zahlungspflichten

a. Fracht

Nach der gesetzlichen Regelung des § 421 Abs. 2 HGB steht im Vordergrund die Pflicht des Empfängers zur Zahlung der Fracht. Mit der HGB-Seerechtsreform wurde mit § 494 HGB eine dem § 421 HGB nachgebildete Vorschrift für den Seehandel eingefügt.

Eine Pflicht des Empfängers zur Frachtzahlung setzt dem Grunde nach entscheidend voraus, dass er sein Recht nach § 421 Abs. 1 S. 1 HGB geltend macht. Nach dem Wortlaut dieser Vorschrift muss der Empfänger nach Ankunft des Gutes an der Ablieferungsstelle vom Frachtführer verlangen, ihm »das Gut gegen Erfüllung der Verpflichtungen aus dem Frachtvertrag abzuliefern«. Diese Regelung entspricht weitgehend dem Art. 13 Abs. 2 CMR. Sein Recht auf Ablieferung kann der Empfänger somit erst ausüben, wenn das Gut körperlich an der Ablieferungsstelle, also letztlich in dem zum Warenempfang vorgesehenen Bereich des Empfängers bzw. unter seiner im Frachtbrief angegebenen Adresse angekommen ist.⁵ Ein Ablieferungsverlangen setzt schon von seinem Wortlaut eine gewisse Aktivität und Willensäußerung seitens des Empfängers voraus. Nicht ausreichend für einen Eintritt des Empfängers in Rechte und Pflichten aus dem Frachtvertrag⁶ gemäß § 421 Abs. 1 HGB ist daher die bloße körperliche Ablieferung des Gutes, also beispielsweise das Abstellen eines Containers auf dem vom Empfänger dazu vorgesehenen Platz, ohne dass der Empfänger gegenüber dem Frachtführer eine weitere Willenserklärung abgibt. Es bedarf also einer ausdrücklichen oder zumindest konkludenten Bekundung des Empfängers, dass er willens ist, die Ansprüche aus dem Frachtvertrag zu erfüllen.⁷ Durch die Vielzahl unterschiedlichster Empfangskonstellationen bedingt, kann es im Einzelfall schwierig sein festzustellen, ob tatsächlich der Empfänger eine Willenserklärung abgegeben hat, die eindeutig als Ablieferungsverlangen zu qualifizieren ist. Da es um die Begründung einer Zahlungspflicht des Empfängers nach § 421 Abs. 2 HGB geht, ist im Zweifel der den Anspruch stellende Fracht-

führer entsprechend beweisbelastet. Dieser Beweis wird umso leichter fallen, je strengere Anforderungen man an eine solche »Bekundung« des Empfängers stellt.⁸

Ergänzend sei bemerkt, dass eine Zahlungsverpflichtung des Empfängers auch außerhalb der in § 421 HGB geregelten Voraussetzungen kraft Parteivereinbarung entstehen kann. Im Rahmen der Vertragsfreiheit sind Zahlungsverbindungen zwischen Frachtführer und Empfänger denkbar und zulässig. Hierzu reicht es aus, dass der Frachtführer eine Ablieferung an den Empfänger erkennbar von der Erfüllung von Zahlungsverpflichtungen abhängig macht und der Empfänger zumindest konkludent hierauf eingeht.⁹ Allerdings dürfte eine Zahlungsverpflichtung des Empfängers Zug-um-Zug gegen Ablieferung des Gutes in der Praxis des elektronischen Zahlungsverkehrs kaum eine Rolle spielen.¹⁰

Weniger Probleme bereiten insofern die in Art. 13 Abs. 1 CMR geregelten Voraussetzungen, wonach der Empfänger zugleich vom Frachtführer verlangen muss, dass ihm gegen Empfangsbestätigung die zweite Ausfertigung des Frachtbriefs übergeben wird. Wenn also kein Frachtbrief ausgestellt wurde, kann auch keine Zahlungspflicht des Empfängers nach Art. 13 Abs. 2 CMR begründet werden.¹¹ Ob diese Regelung im Zeitalter des papierlosen Warenverkehrs noch sachgerecht ist, mag bezweifelt werden.¹² Für das Ablieferungsverlangen unter § 421 Abs. 1 HGB, welches gerade keinen Frachtbrief voraussetzt, entnehme ich den CMR-Regelungen jedoch den Rechtsgedanken, dass der Empfänger in die Pflicht zur Frachtzahlung jedenfalls dann eintritt, wenn er bewusst mit dem Gut auch einen Frachtbrief oder ein Beförderungspapier entgegennimmt, aus welchem sich die Höhe der Fracht ergibt. Umgekehrt liegt kein Verlangen des Empfängers nach Ablieferung vor, wenn dieser das Gut zunächst überprüfen will, etwa auf Schäden¹³ oder Vollzähligkeit¹⁴, oder sogar einen ausdrücklichen Vorbehalt erklärt.¹⁵

Die Höhe der vom Empfänger geschuldeten Fracht

4 Koller, Transportrecht, 8. Aufl., 2013, § 407, Rn. 9.

5 Koller, Transportrecht, 8. Aufl., 2013, § 421, Rn. 2; Temme in: Thume, CMR-Kommentar, 3. Aufl., 2013, Art. 13, Rn. 7; Reuschle in: Ebenroth/Boujong/Joost/Strohn, HGB, Band 2, 3. Aufl., 2015, § 421, Rn. 9.

6 An dieser Stelle soll dogmatisch nicht vertieft werden, ob das Ablieferungsverlangen des Empfängers zu einem Eintritt in den Frachtvertrag, zu einer Vertragsübernahme oder – wohl zutreffend – zu einem gesetzlich angeordneten Schuldbeitritt hinsichtlich der Zahlungsverpflichtungen führt, vgl. Reuschle in: Hartenstein/Reuschle, Handbuch des Fachanwalts, Transport- und Speditionsrecht, 2. Aufl., 2012, Kapitel 1, Rn. 471–476; Valder, Rechte und Pflichten bei Ablieferung, TranspR 2015, 257.

7 BGH, TranspR 2007, 311; Thume in: MüKo-HGB Transportrecht, 3. Aufl., 2014, § 421 HGB, Rn. 10; Koller, Transportrecht, 8. Aufl., 2013, § 421, Rn. 23, m. w. N.

8 Strenge und wenig praxisnahe Anforderungen etwa bei OLG Koblenz, TranspR 2015, 156 (157), siehe dazu weiter unten im Abschnitt Standgeld.

9 Vgl. Koller, Transportrecht, 8. Aufl., 2013, § 421, Rn. 36.

10 Valder, Rechte und Pflichten bei Ablieferung, TranspR 2015, 257 (263).

11 Temme in: Thume, CMR-Kommentar, 3. Aufl., 2013, Art. 13, Rn. 33; wohl auch LG Koblenz, TranspR 2015, 166.

12 Koller, Transportrecht, 8. Aufl., 2013, Art. 13 CMR, Rn. 11, will diese Lücke bei einem Herausgabeverlangen des Empfängers durch einen Anspruch des Frachtführers Zug um Zug gegen Zahlung von Fracht, Auslagen und Nachnahme schließen.

13 OGH, TranspR 2015, 253 (255).

14 Valder, Rechte und Pflichten bei Ablieferung, TranspR 2015, 257 (259); Koller, Transportrecht, 8. Aufl., 2013, § 421, Rn. 5.

15 Thume in: MüKo-HGB Transportrecht, 3. Aufl., 2014, § 421 HGB, Rn. 10; Koller, Transportrecht, 8. Aufl., 2013, § 421, Rn. 23.

kann sich zunächst aus der Eintragung im Frachtbrief (§ 408 Abs. 1 Nr. 9 HGB) ergeben, was allerdings Vollständigkeit und Formgültigkeit des Frachtbriefs voraussetzt.¹⁶ Ohne formgültigen Frachtbrief ist die zwischen Absender und Frachtführer getroffene Frachtvereinbarung maßgebend, soweit diese der Höhe nach nicht unangemessen ist, was wiederum der Empfänger zu beweisen¹⁷ hätte. Haben die Parteien des Frachtvertrages keine Vereinbarung über die Fracht getroffen, ist gemäß § 632 Abs. 2 BGB die übliche Vergütung geschuldet.¹⁸ Absender und Empfänger sind in Höhe der noch offenen Frachtforderung Gesamtschuldner, was in § 412 Abs. 4 HGB lediglich klarstellend zum Ausdruck kommt.¹⁹ Eine Zahlungspflicht des Empfängers kommt aber insoweit nicht in Betracht, als sich der Absender – etwa durch einen Freivermerk im Frachtbrief (§ 408 Abs. 1 Nr. 9 HGB) – zur alleinigen Frachtzahlung verpflichtet hat.²⁰

Wenn schließlich das Gut durch einen Unterfrachtführer gegen qualifiziertes Herausgabeverlangen des Empfängers an diesen abgeliefert wurde, stellt sich die weitere Frage, gegenüber welchem Frachtführer der Empfänger zur Zahlung verpflichtet ist: gegenüber dem Hauptfrachtführer, dem tatsächlich abliefernden Unterfrachtführer oder gegenüber sämtlichen an der Transportkette beteiligten Frachtführern? Eindeutig dürfte der Fall liegen, wenn dem Empfänger bei der Ablieferung ein Frachtbrief vorgelegt wird; dann wird anzunehmen sein, dass Ablieferung von dem im Frachtbrief aufgeführten Frachtführer begehrt wird.²¹ Ansonsten wird im Zweifel anzunehmen sein, dass der Empfänger Ablieferung vom Hauptfrachtführer verlangt, mit dem der Absender unmittelbar kontrahiert hat.²² Dafür spricht nach meiner Auffassung zum einen der Wortlaut des § 421 Abs. 1 HGB, der nur vom »Frachtführer« spricht und etwa den ausführenden Frachtführer im Sinne des § 437 HGB unerwähnt lässt. Dafür spricht ferner der Umstand, dass der Empfänger in der Regel nicht weiß, ob es sich bei dem abliefernden Frachtführer um einen Haupt- oder einen Unterfrachtführer handelt, zumal wenn ihm kein Frachtbrief vorgelegt wird.

Ein kurzer vergleichender Blick in das Recht des grenzüberschreitenden Eisenbahn-Güterverkehrs weist zunächst in Art. 17 § 3 S. 1 CIM eine Parallele zu § 421 Abs. 1 HGB auf. Auch hiernach kann der Empfänger nach Ankunft des Gutes am Ort der Ablieferung vom Beförderer²³ die Übergabe des Frachtbriefes und die Ablieferung des Gutes verlangen. Allerdings ist dieses Recht des Empfängers auf Ablieferung eingeschränkt zu verstehen.²⁴ Denn nach Art. 17 § 1 CIM ist die Eisenbahn zur Ablieferung nur gegen Erhalt einer Empfangsbescheinigung und gegen Zahlung der sich aus dem Beförderungsvertrag ergebenden Forderungen verpflichtet. Insofern hat die Eisenbahn gegenüber Absender und Empfänger ein Zurückbehaltungsrecht.²⁵ Eine Zahlungspflicht des Empfängers setzt weiter voraus, dass die Kosten der Beförderung gem. Art. 10 CIM auf den Empfänger überwiesen²⁶ wurden und dies auch im Frachtbrief vermerkt ist. Im Gegensatz zur Gesamtschuldnerschaft nach § 421 Abs. 4 HGB wird der Empfänger im Wege der Schuldübernahme²⁷ alleine zur Zahlung verpflichtet, wenn er den Frachtbrief entgegennimmt bzw. wenn er nach Art. 17 § 3 S. 1 CIM Ablieferung verlangt. Der Empfänger sollte ein Ablieferungsverlangen allerdings behutsam ausüben; denn wenn er das Gut vorbehaltlos annimmt, erlöschen nach Art. 47 § 1 CIM alle Ansprüche aus dem Beförderungsvertrag wegen Verlustes, Beschädigung oder Verspätung.²⁸ Den Eintritt dieser im Gegensatz zum HGB-Frachtrecht einschneidenden Folge kann der Empfän-

ger verhindern, indem er trotz bereits entstandener Pflicht zur Frachtzahlung die Annahme des Gutes gemäß Art. 17 § 4 CIM von einer Tatbestandsaufnahme²⁹, also von einer Schadensuntersuchung durch die Eisenbahn in seinem Beisein, abhängig macht.

Auch der Empfänger einer Luftfrachtsendung wird zur Zahlung der geschuldeten Beträge verpflichtet, wenn er vom Luftfrachtführer nach Art. 13 Abs. 1 des Montrealer Übereinkommens (MÜ) die Ablieferung der Güter verlangt. Dazu müssen die Güter am Bestimmungsort eingetroffen sein, der sich von der Ablieferungsstelle gem. § 421 Abs. 1 S. 1 HGB insofern unterscheidet, als nicht die Anschrift des Empfängers, sondern der Ort der letzten Landung maßgebend ist, an dem das Frachtgut das Luftfahrzeug endgültig verlässt.³⁰ Der Luftfrachtführer ist zur Herausgabe der Güter an den Empfänger nur verpflichtet, wenn der Absender keine gegenteilige Weisung (Art. 12 Abs. 1) erteilt und der Empfänger (oder der Absender) die geschuldeten Beträge gezahlt hat.

b. Standgeld

Eine Pflicht des Empfängers zur Zahlung von Standgeld im Sinne des § 412 Abs. 3 HGB setzt gemäß § 421 Abs. 3 HGB ebenfalls zunächst voraus, dass der Empfänger Ablieferung nach § 421 Abs. 1 S. 1 HGB vom Frachtführer verlangt hat. Auch insofern ist wiederum eine Willenserklärung des Empfängers erforderlich, die eindeutig als Ablieferungsverlangen zu qualifizieren ist. Da § 421 HGB in seinem Absatz 3 für das Standgeld ebenfalls auf ein Ablieferungsverlangen nach Absatz 1 verweist, sind hier grundsätzlich die gleichen Anforderungen an die Willenserklärung des Empfängers zu stellen wie bei der Begründung seiner Pflicht zur Frachtzahlung. Auf die Frage, ob der Empfänger auch dann Standgeld schuldet, wenn er die Annahme des Gutes verweigert, soll weiter unten³¹ eingegangen werden.

16 Koller, Transportrecht, 8. Aufl., 2013, § 421, Rn. 28.

17 Reuschle in: Ebenroth/Boujong/Joost/Strohn, HGB, Band 2, 3. Aufl., 2015, § 421, Rn. 35.

18 Thume in: MüKo-HGB Transportrecht, 3. Aufl., 2014, § 407 HGB, Rn. 59 m. w. N.

19 Reuschle in: Ebenroth/Boujong/Joost/Strohn, HGB, Band 2, 3. Aufl., 2015, § 421, Rn. 41, 42; Koller, Transportrecht, 8. Aufl., 2013, § 421, Rn. 13.

20 Koller, Transportrecht, 8. Aufl., 2013, § 408, Rn. 12 und § 421, Rn. 11; Reuschle in: Ebenroth/Boujong/Joost/Strohn, HGB, Band 2, 3. Aufl., 2015, § 421, Rn. 42; Jaegers in: Knorke/Demuth/Schmid, Handbuch des Transportrechts, 2. Aufl. Kapitel B. II., Rn. 441.

21 Thume in: MüKo-HGB Transportrecht, 3. Aufl., 2014, § 421 HGB, Rn. 48; Koller, Transportrecht, 8. Aufl., 2013, § 421, Rn. 25.

22 Thume in: MüKo-HGB Transportrecht, 3. Aufl., 2014, § 421 HGB, Rn. 48; Koller, Transportrecht, 8. Aufl., 2013, § 421, Rn. 25.

23 In der CIM wird der Frachtführer als »Beförderer« bezeichnet.

24 Freise in: MüKo-HGB Transportrecht, 3. Aufl., 2014, Art. 17 CIM, Rn. 6.

25 Freise in: MüKo-HGB Transportrecht, 3. Aufl., 2014, Art. 17 CIM, Rn. 6.

26 D. h., Absender und Beförderer vereinbaren, dass der Empfänger die Fracht zahlen soll und vermerken dies im Frachtbrief, vgl. Art. 7 § 1 lit. o) CIM. Lehnt der Empfänger dieses ab, indem er den Frachtbrief nicht gemäß Art. 10 § 2 CIM »einlöst«, bleibt der Absender Kostenschuldner.

27 Freise in: MüKo-HGB Transportrecht, 3. Aufl., 2014, Art. 17 CIM, Rn. 6.

28 Vgl. die Darstellung von Freise, TranspR 2015, 217 (218).

29 Art. 42 CIM.

30 Rubwedel in: MüKo-HGB Transportrecht, 3. Aufl., 2014, Art. 13 MÜ, Rn. 9.

31 Siehe unten Ziffer 3.

Sehr weitgehend, aus meiner Sicht praxisfremd³² und vermutlich von der Höhe des einbehaltenen Standgeldes geprägt erscheint insofern ein Urteil des OLG Koblenz³³. Dort ging es um eine Standgeldforderung einer großen Eisenbahn in Höhe von gut 30.000 Euro gegen eine Gleisbaufirma, die die Güterwagen nach Empfang und Entladung in der Gleisbaustelle nicht freigemeldet hatte. Das Standgeld wurde beim Empfänger abgebucht, der gut ein Jahr später Klage auf Rückzahlung aus dem Gesichtspunkt der ungerechtfertigten Bereicherung erhob. Zur Begründung einer Zahlungsverpflichtung des Empfängers, so das OLG Koblenz, reiche allein eine Entgegennahme des Frachtgutes durch den Empfänger nicht aus; vielmehr habe es vor Erhalt des Materials einer auf dessen Übergabe gerichteten Willensäußerung, verbunden mit einer »Haftungsbekundung«³⁴, bedurft. Freilich bleibt das OLG eine Antwort schuldig, welche Mindestanforderungen an eine derartige Haftungsbekundung zu stellen seien, zumal die vom OLG Koblenz dazu angeführten Literaturstellen darauf gerade keine Antwort geben.³⁵ Im Ergebnis wurde die Eisenbahn zur Rückzahlung des Standgeldbetrages verurteilt, der vermutlich die Fracht um ein Vielfaches überschritten hatte. Ergänzend und zutreffend führte das Gericht aus, dass der bereicherungsrechtliche Rückzahlungsanspruch des Empfängers nicht verjährt sei, weil die kurze Verjährung nach § 439 Abs. 1 HGB nicht für das Verhältnis des Frachtführers zum Empfänger gelte, weil letzterer nicht Partei des Frachtvertrages sei.³⁶

Ist ein Standgeld wegen Überschreitung der Ladezeit – also im Risikobereich des Absenders – angefallen, wird eine Zahlungsverpflichtung des Empfängers nur begründet, wenn ihm der geschuldete Betrag bei Ablieferung des Gutes mitgeteilt wird. Das ist sachgerecht, weil der Empfänger eine Verzögerung beim Beladen nicht zu vertreten hat. Zur Zahlung von Standgeld aufgrund von Verzögerungen bei der Entladung, die dem Risikobereich des Empfängers zuzurechnen sind, ist dieser hingegen nach § 412 Abs. 3 HGB immer verpflichtet.³⁷ Das gilt auch, wenn der Absender durch einen Freivermerk im Frachtbrief die alleinige Verpflichtung zur Zahlung der Fracht übernommen hat.³⁸ Der Empfänger, der die unangemessenen Aufenthaltszeiten des Frachtführers bei der Entladung verursacht hat, ist demgemäß nicht schutzwürdig³⁹; der Frachtführer muss ihm daher nicht die Höhe des anfallenden Standgeldes bei Ablieferung des Gutes gesondert mitteilen. Diese Rechtsgedanken sind sicherlich ohne Weiteres für den Gütertransport auf der Straße einleuchtend. Denn dort wartet der Frachtführer, für den Empfänger sichtbar, mit seinem Kraftfahrzeug beispielsweise vor oder an der Laderrampe; Vergleichbares trifft auf das Binnenschiff zu. Anders ist häufig die Entladesituation im Eisenbahngüterverkehr. Um noch einmal auf das zuvor angesprochene Urteil des OLG Koblenz⁴⁰ zurückzukommen: Die beladenen Waggons wurden von der Eisenbahn in der Gleisbaustelle dem Bauunternehmer als Empfänger übergeben; die Lokomotive wurde hiernach wieder abgezogen. Unterstellt, der Empfänger entlädt die Waggons innerhalb einer nach den Geschäftsbedingungen der Eisenbahn frachtgeldfreien Zeit von 48 Stunden, meldet aber die Waggons danach nicht »frei«, können sich erhebliche Standgeldbeträge aufsummieren. Der Fall des OLG Koblenz ist dabei eines von vielen Beispielen aus der Eisenbahnpraxis, die insbesondere bei der Materialversorgung von Gleisbaustellen anzutreffen ist. Für mich stellt sich hier die Frage, ob nicht die Eisenbahn eine Mitwirkungsobliegenheit trifft, und sie nicht wenigstens die Freimeldung der

Waggons anzumahnen hat, anstatt billigend in Kauf zu nehmen, dass die Waggons entleert und abgestellt Standgeldverpflichtungen des Empfängers »erwirtschaften«.

Eine entsprechende Regelung über die Verpflichtung zur Zahlung von Standgeld sucht man in der CMR vergeblich. Insofern enthält die CMR eine bewusste Lücke, die durch eine Standgeldvereinbarung zwischen Absender und Empfänger geschlossen werden kann. Art. 41 CMR mit seiner Nichtigkeitsfolge steht dem nicht entgegen⁴¹, weil das Standgeld den Charakter einer Vergütung und nicht den eines Schadensersatzes hat, und somit der Parteiautonomie und der freien Vereinbarung von Leistungspflichten unterliegt. Für das Entstehen einer daraus abgeleiteten Zahlungsverpflichtung des Empfängers jedoch wird man wiederum Art. 13 CMR konsequent anwenden und eine Eintragung einer Standgeldverpflichtung im Frachtbrief verlangen müssen.

Auch im internationalen Eisenbahnfrachtrecht der CIM findet sich keine Verpflichtung des Absenders und konsequent auch nicht des Empfängers zur Zahlung von Standgeld. Nach Art. 8 § 2 und § 3 COTIF⁴² gilt bei Regelungslücken das Recht des Landes, in dem der Berechtigte seinen Anspruch geltend macht. Damit wird zunächst auf die Kollisionsnormen⁴³ des betreffenden Landes verwiesen, so etwa auf Art. 5 Rom I-VO. Bei Anwendung des deutschen Rechts kann für die Verpflichtung des Empfängers zur Zahlung von Standgeld somit grundsätzlich auf die Ausführungen zu § 412 Abs. 3 HGB verwiesen werden. Um die zwingenden⁴⁴ Regeln der CIM nicht zu unterlaufen, setzt eine Standgeldverpflichtung des Empfängers jedoch voraus, dass eine Zahlungsverpflichtung insoweit nach Art. 10 CIM auf den Empfänger überwiesen wurde und dieser gemäß Art. 17 CIM Ablieferung gegen Zahlung der Entgelte verlangt.

Fraglich ist schließlich, ob die Verpflichtung des Empfängers zur Zahlung von Standgeld nur gegenüber dem Hauptfrachtführer oder auch gegenüber ausführenden Frachtführern besteht. Für eine Zahlungsverpflichtung des Empfängers ausschließlich gegenüber dem Hauptfrachtführer spricht, dass die Zahlungsverpflichtung des Empfängers an die Zahlungsverpflichtung des Absenders aus dem von diesem abgeschlossenen (Haupt-)Frachtvertrag anknüpft, und der Absender kein eigenes Vertragsverhältnis zu dem vom Hauptfrachtführer beauf-

32 So auch Valder, Rechte und Pflichten bei Ablieferung, TranspR 2015, 257 (265).

33 Urteil vom 23. 7. 2014, TranspR 2015, 156.

34 OLG Koblenz, TranspR 2015, 156 (157).

35 Reuschle in: Ebenroth/Boujong/Joost/Strohn, HGB, Band 2, 3. Aufl., 2015, § 421, Rn. 30; vgl. auch Valder, Rechte und Pflichten bei Ablieferung, TransportR 2015, 257 (265) m. w. N.

36 OLG Koblenz, TranspR 2015, 156 (157), m. w. N.

37 Reuschle in: Ebenroth/Boujong/Joost/Strohn, HGB, Band 2, 3. Aufl., 2015, § 421, Rn. 40.

38 Koller, Transportrecht, 8. Aufl., 2013, § 421, Rn. 12, 30; Valder, Rechte und Pflichten bei Ablieferung, TranspR 2015, 257 (264).

39 Valder, Rechte und Pflichten bei Ablieferung, TranspR 2015, 257 (266).

40 Urteil vom 23. 7. 2014, TranspR 2015, 156.

41 Schmid in: Thume, CMR-Kommentar, 3. Aufl., 2013, Art. 41, Rn. 30; Jesser-Huß in: MüKo-HGB Transportrecht, 3. Aufl., 2014, Art. 41 CMR, Rn. 9 m. w. N.

42 COTIF 1999, Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr in der Fassung des Protokolls von Vilnius in Kraft ab 1. 7. 2006.

43 Freise in: MüKo-HGB Transportrecht, 3. Aufl., 2014, Art. 5 CIM, Rn. 11.

44 Vgl. Art. 5 CIM.

tragten Unterfrachtführern hat.⁴⁵ Der über Gebühr etwa an der Entladrampe wartende (Unter-) Frachtführer wird seinen Standgeldanspruch somit gegen den ihn unmittelbar beauftragenden Spediteur oder Frachtführer zu richten haben, der ja sein frachtrechtlicher Absender ist. Das würde im Ergebnis zu einer rückwärtigen Regressierung in der Transportkette, also zurück bis zum ersten Spediteur/Frachtführer in der Transportkette führen. Gewiss ist das kein praktikabler und wünschenswerter Weg. Der Hauptfrachtführer könnte seinen Standgeldanspruch auch an den letztwartenden Frachtführer abtreten. Im Tagesgeschäft wird das in aller Regel daran scheitern, dass eine Forderungsabtretung den beteiligten Verkehrskreisen kompliziert und hinderlich erscheint, oder aber der Hauptfrachtführer und der letzte Frachtführer aus der Transportkette schlichtweg nichts voneinander wissen.

Für einen eigenen Standgeldanspruch des abliefernden (Unter-)Frachtführers gegen den Empfänger spricht andererseits eine Entscheidung des BGH⁴⁶ aus dem Jahre 2007, wonach der Empfänger Begünstigter auch aus dem Unterfrachtvertrag sei und bei Verlust oder Beschädigung des Gutes eigene Schadensersatzansprüche gegenüber dem Unterfrachtführer geltend machen könne. Dann aber sollte es sachgerecht erscheinen, dass im umgekehrten Verhältnis auch der Unterfrachtführer eigene Standgeldansprüche gegenüber dem Empfänger hat. Letztlich kann die Zubilligung eines Standgeldanspruchs gegen den Empfänger aber nicht dazu führen, dass den Empfänger Zahlungsverpflichtungen gegenüber Haupt- und Unterfrachtführer gleichzeitig treffen. Für die Frage der Aktivlegitimation von Haupt- oder Unterfrachtführer könnte wiederum als entscheidend angesehen werden, ob der Empfänger Ablieferung vom Hauptfrachtführer oder vom Unterfrachtführer verlangt.⁴⁷ Im Ergebnis wäre eine klärende Entscheidung des BGH wünschenswert, wenn nicht sogar eine gesetzgeberische⁴⁸ Klarstellung im Rahmen des § 421 HGB.

c. Aufwendungen, Vergütungen, Nachnahmen

Neben einem Standgeld hat der Empfänger gemäß § 421 Abs. 3 S. 1 HGB unter den gleichen, zuvor ausgeführten Voraussetzungen auch eine Vergütung nach § 420 Abs. 4 HGB zu zahlen. Der Frachtführer hat hiernach einen Anspruch auf eine angemessene Vergütung, wenn während der Beförderung eine Verzögerung eintritt, die dem Risikobereich des Absenders zuzurechnen ist. Unter einer Verzögerung dürfte jede Art der Leistungerschwerung auf dem Transport zu verstehen sein⁴⁹, die auf ein Verhalten des Absenders zurückzuführen oder seinem Organisationsbereich zuzurechnen ist⁵⁰. Hierzu zählen sicherlich die Verzögerungsfolgen infolge einer Verletzung klassischer Absenderpflichten⁵¹, nicht hingegen Witterungsbedingungen, Straßensperren oder ähnliche Umstände aus dem Risikobereich des Frachtführers.

Eine Zahlungspflicht des Empfängers über die dargestellten Fälle hinaus ist jedenfalls für sonstige Aufwendungen und Vergütungen in § 421 HGB nicht ausdrücklich normiert. Aufwendungen, die der Frachtführer für das Gut getätigt hat und den Umständen nach für erforderlich halten durfte, sind in § 420 Abs. 1 S. 2 HGB in unmittelbarem Zusammenhang mit seinem Frachtanspruch genannt. Insofern spricht einiges dafür, den Empfänger analog § 421 Abs. 2 S. 1 HGB unter den dort genannten Voraussetzungen auch für derartige Aufwendungen einstehen zu lassen.⁵² Das gilt sicherlich ebenfalls für solche Aufwendungen und Zusatzkosten, die im Frachtbrief ausdrücklich vermerkt sind, wenn der Empfänger Herausgabe

des Gutes und des Frachtbriefs verlangt. Anders zu beurteilen sind Aufwendungen und Vergütungen, die für den Empfänger gänzlich unvorhersehbar und unbeeinflussbar sind wie etwa der Vergütungs- und Aufwendungsersatzanspruch des Frachtführers infolge der Erfüllung von Weisungen des Absenders, sei es nach § 418 Abs. 1 S. 4 HGB oder bei Beförderungs- und Ablieferungshindernissen nach § 419 Abs. 1 S. 3 HGB.⁵³ Insofern sollte den Zahlungspflichten des Empfängers nach § 421 HGB ein abschließender Charakter zugebilligt werden, gerade auch vor dem Hintergrund, dass er eben nicht Partei des Frachtvertrages ist.

Eine selbstständige Vergütungspflicht des Empfängers gegenüber dem Frachtführer entsteht hingegen nach § 418 Abs. 2 S. 3 HGB, wenn das Gut an der Ablieferungsstelle angekommen ist und der Empfänger als nunmehr Verfügungsberechtigter dem Frachtführer Weisungen erteilt. Wenn der Empfänger den Frachtführer anweist, das Gut zu einer anderen Ablieferungsstelle oder an einen anderen Empfänger zu verbringen – und diese Weisung für den Frachtführer nicht mit Nachteilen oder Schäden verbunden ist –, wird der Empfänger zur Erstattung von Mehraufwendungen sowie zur Zahlung einer angemessenen Vergütung verpflichtet.

Ergänzend sei die Zahlungspflicht des Empfängers im Rahmen der Einziehung von Nachnahmen durch den Frachtführer erwähnt, so etwa gemäß § 422 HGB, Art. 21 CMR oder Art. 17 § 6 CIM. Die zwischen Absender und Frachtführer vereinbarte Pflicht des Frachtführers zur Einziehung der Nachnahme beim Empfänger ist zunächst eine Geschäftsbesorgung und Nebenpflicht aus dem Frachtvertrag.⁵⁴ Durch diese Vereinbarung auf der Ebene des Beförderungsvertrages wird eine Zahlungspflicht des Empfängers nicht begründet. Sie findet vielmehr ihren Rechtsgrund in dem zwischen Absender und Empfänger geschlossenen Liefervertrag.⁵⁵ Die erwähnten Vorschriften setzen daher eine Zahlungsverpflichtung des Empfängers voraus und befassen sich konsequent mit der Ersatzpflicht des Frachtführers bei Missachtung der Nachnahmevereinbarung.

45 *Reuschle* in: *Ebenroth/Boujong/Joost/Strohn*, HGB, Band 2, 3. Aufl., 2015, § 421, Rn. 38; *Jaegers* in: *Knorre/Demuth/Schmid*, Handbuch des Transportrechts, 2. Aufl. Kapitel B. II., Rn. 441; jeweils unter Bezugnahme auf eine Entscheidung des BGH aus dem Jahre 2005, TranspR 2006, 29.

46 TranspR 2007, 425; ferner *Thume* in: MüKo-HGB Transportrecht, 3. Aufl., 2014, § 421 HGB, Rn. 46 und *Jesser-Huß* in: MüKo-HGB Transportrecht, 3. Aufl., 2014, Art. 13 CMR, Rn. 17; bereits *Czerwenka* in: MüKo-HGB Transportrecht, 2. Aufl., 2009, § 421 HGB, Rn. 41–43.

47 *Thume* in: MüKo-HGB Transportrecht, 3. Aufl., 2014, § 421 HGB, Rn. 46.

48 *Wilting* in: Schlussbericht »Schnittstelle Rampe – Lösungen zur Vermeidung von Wartezeiten« der hwh Gesellschaft für Transport- und Unternehmensberatung mbH, Karlsruhe, für das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 11. April 2013, S. 139 mit Anhang 12; *Valder*, Rechte und Pflichten bei Ablieferung, TranspR 2015, 257 (267).

49 *Koller*, Transportrecht, 8. Aufl., 2013, § 420, Rn. 33.

50 *Thume* in: MüKo-HGB Transportrecht, 3. Aufl., 2014, § 420 HGB, Rn. 29.

51 Etwa aus §§ 408, 410, 411, 413 HGB; vgl. *Thume* in: MüKo-HGB Transportrecht, 3. Aufl., 2014, § 420 HGB, Rn. 29; *Koller*, Transportrecht, 8. Aufl., 2013, § 420, Rn. 35.

52 *Koller*, Transportrecht, 8. Aufl., 2013, § 421, Rn. 31.

53 *Koller*, Transportrecht, 8. Aufl., 2013, § 421, Rn. 31 und 32.

54 *Fremuth* in: *Thume*, CMR-Kommentar, 3. Aufl., 2013, Art. 21, Rn. 23.

55 *Thume* in: MüKo-HGB Transportrecht, 3. Aufl., 2014, § 422 HGB, Rn. 3.

3. Entlade- und Abnahmepflichten

Nach dem gesetzlichen Leitbild des HGB-Landfrachtrechts hat der Absender das Gut an der Empfangsstelle zu entladen (§ 412 Abs. 1 S. 1 HGB). Eine Pflicht des Empfängers zur Entladung wird hingegen in § 412 HGB nicht normiert. Sie lässt sich auch nicht durch extensive Auslegung der bereits vorgestellten Normen zur Zahlungspflicht des Empfängers und als Folge seines Ablieferungsverlangens begründen.⁵⁶ Wenn der Empfänger die Entladung tatsächlich vornimmt, handelt er im Pflichtenkreis des Absenders und als dessen Erfüllungsgehilfe.⁵⁷

Eine Entladepflicht des Empfängers lässt sich auch weder unmittelbar noch als Nebenpflicht aus den Regeln über den Versandkauf des § 447 BGB ableiten. Zwar hat der Verkäufer mit Übergabe der Ware an den Transporteur seine Leistungspflicht aus dem Kaufvertrag gegenüber dem Käufer erfüllt; gleichzeitig hat der Käufer nach § 433 Abs. 2 BGB die Kaufsache abzunehmen⁵⁸. Wengleich der Verkäufer mit Beauftragung des Frachtführers zum Absender und der Käufer zum Empfänger wird, ist § 447 BGB in erster Linie eine Regelung über die Gefahrtragung auf der kaufrechtlichen Ebene und begründet keine frachtrechtlichen Pflichten des Käufers in seiner Eigenschaft als Empfänger. Zu weitgehend wäre es, aus der Vereinbarung eines Versandkaufs und der kaufrechtlichen Abnahmepflicht eine konkludente Pflichtenübernahme des Käufers zur Entladung abzuleiten. Das gilt selbst dann, wenn die Vereinbarung eines Versandkaufs auf ein Verlangen des Käufers zurückgeht. Denn beim Kauf wie beim Frachtvertrag handelt es sich um zwei rechtlich selbständige Verträge mit jeweils eigenen Pflichtenkreisen und unterschiedlichen Vertragsparteien. Ein Übergang der Entladepflicht vom Absender auf den Empfänger allein durch Vereinbarung eines Versandkaufs widerspräche auch dem insoweit eindeutigen Wortlaut des § 412 Abs. 1 HGB; den Versandkauf an sich hat der Gesetzgeber nicht als Ausnahme von dieser gesetzlichen Grundregel vorgesehen. Das erscheint konsequent, da auch beim Versandkauf die Parteien des Kaufvertrags frei sind zu vereinbaren, wer von beiden den Frachtführer beauftragen und somit zum frachtrechtlichen Absender werden soll. Auch die rechtliche Ausgestaltung des Versandkaufs macht aber wiederum deutlich, dass eine vertragliche Harmonisierung der kauf- und frachtrechtlichen Pflichten empfehlenswert ist.⁵⁹

Zu kurz gegriffen wäre auch eine Regelung der Entladepflicht des Empfängers im Beförderungsvertrag. Denn entweder übernimmt der Beförderungsvertrag die vorgenannte gesetzliche Regelung des § 412 Abs. 1 HGB; dann hat der Vertrag allenfalls Erinnerungswirkung und keinen eigenständigen Regelungsgehalt. Auch wäre über etwaige Pflichten des Empfängers noch nichts ausgesagt. Des Weiteren wäre eine Übertragung der Entladepflicht auf den Empfänger im Beförderungsvertrag als Vertrag zugunsten Dritter unwirksam. Soll also der Empfänger die Entladung vornehmen, ist dieses idealerweise im Liefervertrag mit dem Absender zu vereinbaren und dem Frachtführer durch den Absender mitzuteilen. Im Idealfall wird also ein vertraglicher Gleichklang der Leistungspflichten im Kaufvertrag und im Transportvertrag hergestellt.⁶⁰ Auf diese Weise sind unnötig lange Wartezeiten an der Entladerampe⁶¹ des Empfängers zu vermeiden, etwa weil dieser sich weigert zu entladen oder den Frachtführer aus anderen Gründen warten lässt. Der Frachtvertrag kann sich an dieser Stelle nur rein deklaratorisch auf den Hinweis beschränken,

dass der Absender mit dem Empfänger eine Regelung zur Entladepflicht getroffen hat. Dieser Hinweis allerdings würde dem Frachtführer durchaus helfen und ihm Argumente an die Hand geben, falls sich der Empfänger weigert, die Entladung vorzunehmen und möglicherweise sogar vom Frachtführer eine Entladetätigkeit verlangen sollte. Als eine solche deklaratorische Regelung ist § 5 Abs. 1 S. 1 VBGL zu verstehen, der auf die Pflicht des Empfängers zur Entladung hinweist.⁶² Eine Kongruenz von Kaufvertrag und Frachtvertrag würde auch das leidige Thema des Palettentausches entschärfen helfen. Denn aus dem Frachtvertrag ist weder der Frachtführer verpflichtet, die abgelieferte Palette gegen eine Palette des Empfängers zu tauschen, noch besteht eine Verpflichtung des Empfängers zur Herausgabe einer Tauschpalette an den Frachtführer.⁶³

Eine Pflicht des Empfängers zur Entladung könnte begründet werden durch eine unmittelbar mit dem Frachtführer getroffene Vereinbarung. In der Praxis dürfte dieser Fall eher selten vorkommen oder zumindest nur in Konstellationen regelmäßiger Ablieferkontakte zwischen Frachtführer und Empfänger zu finden sein. Denkbar sind solche Absprachen auch im Zusammenhang mit Zeitfensterbuchungssystemen⁶⁴, in denen der Frachtführer ein Zeitfenster reserviert und Ablieferung avisiert; gleichzeitig signalisiert der Empfänger hierdurch seine Bereitschaft und damit wohl auch seine Pflicht, das Gut in Empfang zu nehmen. Eine Pflicht des Empfängers zur Entladung wird jedoch allein durch die Vereinbarung eines Ablieferungszeitfensters nicht begründet.

Wenn sich der Empfänger weigert, das Gut vom Frachtführer entgegenzunehmen, wird man im Ergebnis auf der frachtrechtlichen Ebene von einem Ablieferungshindernis im Sinne von § 419 HGB ausgehen müssen.⁶⁵ In § 419 Abs. 1

56 Vgl. *Thume* in: MüKo-HGB Transportrecht, 3. Aufl., 2014, § 412 HGB, Rn. 20. Anders könnte *Valder*, Rechte und Pflichten bei Ablieferung, TranspR 2015, 257 (260) zu verstehen sein, wonach es dem Empfänger obliege, das Gut nach Herstellung der Entladebereitschaft des Fahrzeugs zu entladen.

57 *Koller*, Transportrecht, 8. Aufl., 2013, § 412, Rn. 37; *Thume* in: MüKo-HGB Transportrecht, 3. Aufl., 2014, § 412 HGB, Rn. 20; *Jaegers* in: *Knorre/Demuth/Schmid*, Handbuch des Transportrechts, 2. Aufl. Kapitel B. II., Rn. 444.

58 Abnahme bedeutet insoweit nur die Übernahme des Besitzes an der Kaufsache, vgl. *Palandt*, BGB, 74. Aufl., 2015, § 433, Rn. 43 ff.

59 *Valder*, Rechte und Pflichten bei Ablieferung, TranspR 2015, 257 (263).

60 *Valder*, Rechte und Pflichten bei Ablieferung, TranspR 2015, 257, der darauf hinweist, dass sich ohne eine solche »Kongruenz« der Leistungspflichten die Ablieferungsmodalitäten kaum optimal gestalten lassen.

61 Vgl. zur »Rampenproblematik« *Wilting* in: Schlussbericht »Schnittstelle Rampe – Lösungen zur Vermeidung von Wartezeiten« der hwh Gesellschaft für Transport- und Unternehmensberatung mbH, Karlsruhe, für das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 11. April 2013, S. 138 – 142; dort werden auch Musterklauseln für die fehlenden Vertragsbeziehungen zwischen Transporteur und Warenempfänger vorgestellt. Auf dieses Gutachten sowie auf ergänzende Veröffentlichungen zur »Rampenproblematik« wird hingewiesen durch *Valder*, Rechte und Pflichten bei Ablieferung, TranspR 2015, 257.

62 So wohl auch *Koller*, Transportrecht, 8. Aufl., 2013, § 5 VBGL, Rn. 3.

63 *Knorre* in: *Knorre/Demuth/Schmid*, Handbuch des Transportrechts, 2. Aufl. Kapitel B. II., Rn. 759 ff.; vgl. auch die rechtlichen Ausführungen zum Palettentausch bei *Valder*, Rechte und Pflichten bei Ablieferung, TranspR 2015, 257 (261 – 263).

64 Zur Rechtsqualität von Zeitfensterbuchungssystemen vgl. *Valder*, Rechte und Pflichten bei Ablieferung, TranspR 2015, 257 (258, 259).

65 *Koller*, Transportrecht, 8. Aufl., 2013, § 421, Rn. 34; *Valder*, Rechte und Pflichten bei Ablieferung, TranspR 2015, 257 (258).

S. 2 HGB ist ausdrücklich der Fall der Annahmeverweigerung des Empfängers als Fall des Ablieferungshindernisses kodifiziert. Der betroffene Frachtführer muss sodann den weiterhin verfügungsberechtigten Absender um entsprechende Weisungen nachsuchen.⁶⁶ Sind Weisungen in angemessener Zeit nicht zu erlangen, kann der Frachtführer seine Rechte nach § 418 Abs. 3 HGB ausüben. Eine Annahmeverweigerung des Empfängers kann ja durchaus zwingende sachliche Gründe haben; so etwa wenn das Gut sichtbar beschädigt und unbrauchbar oder nicht vollzählig ankommt, oder gar wenn sich das Gut als kontaminiert erweist. Insofern macht es auch Sinn, dem Empfänger eine Untersuchung des Gutes zuzubilligen, bevor er eine Erklärung im Sinne eines Ablieferungsverlangens nach § 421 Abs. 1 HGB abgibt.⁶⁷ Die Weigerung des Empfängers zur Annahme des Gutes kann mangels Ablieferung auch keine Verpflichtung des Empfängers zur Zahlung von Standgeld nach § 421 Abs. 3 HGB auslösen. Wenn sich die Annahmeverweigerung des Empfängers hingegen als unberechtigt erweist, dürfte er sich gegenüber dem Absender auf der liefervertraglichen Ebene schadensersatzpflichtig machen, etwa nach Verzugsregeln oder nach § 280 BGB in Verbindung mit der Verletzung der Abnahmepflicht aus dem Kaufvertrag nach § 433 Abs. 2 BGB.⁶⁸ Von den Ansprüchen des Frachtführers auf Zahlung einer Vergütung sowie auf Ersatz seiner Aufwendungen nach § 418 Abs. 1 S. 4 bzw. § 419 Abs. 4 HGB hätte der Empfänger in seiner Eigenschaft als Käufer den Absender freizustellen.

Wenn der Empfänger jedoch zunächst äußert, er wolle das Gut entgegennehmen, wenn also frachtrechtlich die Ablieferung erfolgt ist, und er dann die Entladung und Abnahme des Gutes verweigert, können unangenehme Verpflichtungen für den Empfänger entstehen. Die wohl noch erträglichere Pflicht ist die zur Zahlung eines angemessenen Standgeldes nach §§ 421 Abs. 3, 412 Abs. 3 HGB.⁶⁹ Für den Empfänger besonders risikobehaftet sind die Fälle der Entgegennahme kontaminierter Ware, etwa von radioaktiv belastetem Metallschrott, der an der Empfangsstelle eines Schmelzbetriebes angeliefert wird. Denn mit der Annahme würde der Empfänger öffentlich-rechtlich zum Zustandsstörer und damit auch entsorgungspflichtig. Dem Frachtführer hingegen ist allein mit einem Standgeldanspruch gegen den Empfänger nicht ausreichend gedient, da er sein Fahrzeug umgehend für andere Transporte einsetzen will.⁷⁰ Insofern wird vertreten, dass der Frachtführer analog § 419 Abs. 1 HGB sich wiederum an den Absender halten und Weisungen von ihm einfordern könne.⁷¹

Unabhängig von Bestehen oder Nichtbestehen frachtrechtlicher Entlade- und Abnahmepflichten des Empfängers sind seine Rügeobliegenheiten im Rahmen eines Handelskaufs nach § 377 HGB einzuordnen. Zu einer rechtzeitigen Untersuchung und Mängelrüge ist der Empfänger als kaufmännischer Abnehmer auch dann angehalten, wenn er verfügt, dass das Gut nicht an ihn, sondern an einen Dritten abgeliefert wird. Den sich aus § 377 Abs. 2 HGB ergebenden Rechtsnachteil muss sich der Käufer bzw. ursprüngliche Empfänger auch dann entgegen halten lassen, wenn der Endempfänger Verbraucher und nicht Kaufmann ist.⁷²

Fragen nach einer Entladepflicht des Empfängers stellen sich nicht im Seehandelsrecht⁷³; dort ist ausdrücklich die Entladepflicht des Frachtführers normiert. Im Luftfrachtrecht des MÜ findet sich keine Regelung über das Entladen, ebenso wenig in den beiden Warschauer Abkommen; bei ergänzender Anwendung des deutschen Rechts dürfte § 412 Abs. 1 S. 1 HGB einschlägig sein, wonach die »Verkehrssitte«

eine Be- und Entladung durch den Luftfrachtführer gebietet.⁷⁴ Anders das grenzüberschreitende Eisenbahnfrachtrecht: Gemäß Art. 13 § 1 CIM haben Absender und Beförderer zu vereinbaren, wem das Ver- und Entladen des Gutes obliegen soll. Fehlt eine solche Vereinbarung, hat der Beförderer die Entladepflicht bei Stückgütern. Bei Wagenladungen hingegen trifft den Absender die Pflicht zum Verladen und den Empfänger die Pflicht zum Entladen nach der Ablieferung. Der Empfänger wird hiernach also ausdrücklich verpflichtet, beispielsweise Wagen für Schütt- und Massengüter, Tankwagen, Containertragwagen oder auch Automobil-Transportwagen zu entladen. Mindestvoraussetzung für das Entstehen der Entladeverpflichtung des Empfängers ist eine Ablieferung an ihn. Der Empfänger muss die Bereitschaft gezeigt haben, die Sachherrschaft über das Gut zu übernehmen; die Einlösung des Frachtbriefes soll hingegen nicht zusätzlich erforderlich sein, um die Entladepflicht des Empfängers zu begründen.⁷⁵

Unabhängig von der Frage nach einer Entladeverpflichtung des Empfängers ist seine Haftung gegenüber dem Frachtführer, wenn der Empfänger beim Entladevorgang das Fahrzeug des Frachtführers beschädigt. Da der Empfänger auch nach seinem Ablieferungsverlangen nicht Partei des Frachtvertrages wird⁷⁶, ergibt sich seine Schadensersatzpflicht nicht aus § 280 BGB, sondern ausschließlich aus der deliktischen Anspruchsnorm des § 823 Abs. 1 BGB.⁷⁷

4. Dokumentationspflichten

Getreu dem Grundsatz, dass der Empfänger als Begünstigter aus dem Frachtvertrag erst dann Pflichten einget, wenn er von seinen frachtvertraglichen Rechten Gebrauch macht⁷⁸, können Dokumentationspflichten ebenfalls erst entstehen, wenn der Empfänger Ablieferung verlangt. Nach der allgemeinen, auch auf den Frachtvertrag anwendbaren Regelung des § 368 BGB, hat der Gläubiger gegen Empfang der Leistung auf Verlangen ein schriftliches Empfangsbekanntnis, Quittung genannt, zu erteilen. Der Empfänger ist somit verpflichtet, dem Frachtführer mit Übernahme des Gutes eine Empfangsquittung zu erteilen, insbesondere den Frachtbrief gegenzuzeichnen.⁷⁹ Wie sich § 421 Abs. 1 S. 1 HGB entneh-

66 Valder, Rechte und Pflichten bei Ablieferung, TranspR 2015 (258), merkt kritisch an, dass damit die Interessen des Frachtführers in der Praxis nicht ausreichend geschützt seien.

67 Vgl. Fn. 10–12.

68 Vgl. Palandt, BGB, 74. Aufl., 2015, § 433, Rn. 46.

69 Koller, Transportrecht, 8. Aufl., 2013, § 419, Rn. 15; Thume in: MüKo-HGB Transportrecht, 3. Aufl., 2014, § 419 HGB, Rn. 15.

70 Koller, Transportrecht, 8. Aufl., 2013, § 419, Rn. 15.

71 Koller, Transportrecht, 8. Aufl., 2013, § 419, Rn. 15; a. A. Thume in: MüKo-HGB Transportrecht, 3. Aufl., 2014, § 419 HGB, Rn. 15.

72 OLG Köln, MDR 2015, 959.

73 Vgl. § 486 Abs. 2 HGB sowie Art. 3 § 2 der Haager Regeln und Haag-Visby-Regeln.

74 Thume in: MüKo-HGB Transportrecht, 3. Aufl., 2014, § 412 HGB, Rn. 15.

75 Vgl. Freise in: MüKo-HGB Transportrecht, 3. Aufl., 2014, Art. 13 CIM, Rn. 3; Koller, Transportrecht, 8. Aufl., 2013, Art. 13 CIM, Rn. 2.

76 Vgl. Rn. 6.

77 Thume in: MüKo-HGB Transportrecht, 3. Aufl., 2014, § 412 HGB, Rn. 18, 26.

78 Vgl. Koller, Transportrecht, 8. Aufl., 2013, § 407, Rn. 114.

79 Jaegers in: Knorre/Demuth/Schmid, Handbuch des Transportrechts, 2. Aufl. Kapitel B. II., Rn. 443; Valder, Rechte und Pflichten bei Ablieferung, TranspR 2015, 257 (261).

men lässt, hat die Erteilung der Quittung Zug um Zug⁸⁰ gegen Ablieferung des Gutes zu erfolgen.

Bei Vereinbarung und Anwendung der ADSp geht der Spediteur gemäß Ziffer 8.2 ADSp gegenüber dem Versender die Verpflichtung ein, vom Empfänger die Erteilung einer Empfangsquittung zu verlangen. Ob Ziffer 8.2 ADSp zugleich auch eine Quittierungspflicht des Empfängers begründet, ist umstritten.⁸¹ Zu bejahen ist dies wohl nur dann, wenn der Empfänger selbst Spediteur oder Frachtführer ist und sich erkennbar den Regeln der ADSp unterworfen hat. Entsprechendes gilt für die Regelung des § 8 VGBL. Die nach Scheitern der Verhandlungen zwischen den beteiligten Verbänden über die Neugestaltung der ADSp entflammte Diskussion⁸² über die Fortgeltung der ADSp soll an dieser Stelle nicht vertieft werden; einer Anwendung der ADSp in ihrer Fassung von 2003 kraft Parteivereinbarung bzw. nach den Regeln über die Einbeziehung von Allgemeinen Geschäftsbedingungen in den Vertrag jedenfalls steht aus meiner Sicht auch in Zukunft nichts entgegen.

Im grenzüberschreitenden Güterverkehr ergibt sich die Pflicht des Empfängers, eine Empfangsbestätigung zu erteilen, unmittelbar aus Art. 13 Abs. 1 S. 1 CMR für die Straße und aus Art. 17 § 1 CIM für die Schiene.

5. Weitere Pflichten des Empfängers?

Bei der Suche nach weiteren Pflichten des Empfängers ist große Zurückhaltung geboten, weil der Empfänger nicht Partei des Frachtvertrages ist. *Koller* will ergänzend § 311 Abs. 2 Nr. 3 BGB auf den Empfänger anwenden.⁸³ Nach dieser weniger geläufigen Vorschrift entsteht ein Schuldverhältnis auch durch »ähnliche geschäftliche Kontakte«. Bezug genommen wird auf § 311 Abs. 2 Nr. 1 und 2 BGB, nach denen ein Schuldverhältnis durch Aufnahme von Vertragsverhandlungen oder durch eine intensivere Vertragsanbahnung⁸⁴ entstehen kann. Weiter wird in § 311 Abs. 2 BGB verwiesen auf die hierdurch entstehenden Pflichten nach § 241 Abs. 2 BGB, der das Gebot der Rücksichtnahme auf die Rechte, Rechtsgüter und Interessen des anderen Teils statuiert. Hieraus leitet *Koller* die Pflicht des Empfängers ab, in zumutbarer Weise das Integritätsinteresse des Frachtführers zu wahren.⁸⁵ Konkrete Beispiele werden hierfür allerdings nicht angeführt. Aus der angeführten Quelle⁸⁶ ergibt sich wiederum eine Bezugnahme auf ein Urteil des OLG Hamburg aus 1986.⁸⁷ Der Leitsatz des Urteils lautet: »Nimmt der Empfänger bei einer Containerverschiffung einen von dem Verfrachter (Reeder) zur Verfügung gestellten Container für den Weitertransport in Anspruch, so werden dadurch Obhutspflichten des Empfängers hinsichtlich des Containers begründet, bei deren Verletzung er dem Verfrachter schadensersatzpflichtig werden kann.« Für die Inanspruchnahme von Gegenständen aus dem Besitz oder Eigentum des Frachtführers leuchtet es ohne weiteres ein, dass der Empfänger insofern das Sachinteresse des Frachtführers zu schützen hat. Im angeführten Beispiel ergibt sich die Schutzpflicht des Empfängers aber bereits aus einem miet- oder leiheähnlichen Verhältnis, so dass es einer Bemühung der §§ 311, 241 BGB aus meiner Sicht gar nicht bedürfte.

Es fragt sich daher, ob sich aus der »Blankettnorm«⁸⁸ des § 241 Abs. 2 BGB weitergehende Schutzpflichten des Empfängers gegenüber dem Frachtführer oder auch gegenüber dem Absender ableiten lassen. Nicht zu leugnen ist, dass sich aus einem Verhalten des Empfängers, das nicht der reinen

frachtrechtlichen Lehre entspricht, vor allem für den Absender erhebliche Nachteile ergeben können. Hier nenne ich folgende Beispiele:

- Ein Verhalten des Empfängers ist an der Entstehung eines Güterschadens mit ursächlich. Folglich wird der Ersatzanspruch des Absenders gegen den Frachtführer über § 425 Abs. 2 HGB gekürzt.

- Durch unsachgemäßes Entladen seitens des Empfängers wird das Gut beschädigt. Folglich wird der Frachtführer nach § 427 Abs. 1 Nr. 3 HGB von seiner Haftung gegenüber dem Absender aus § 425 Abs. 1 HGB frei.

- Der Empfänger versäumt es, dem Frachtführer eine äußerlich erkennbare Beschädigung des Gutes bei Ablieferung nach § 438 Abs. 1 HGB anzuzeigen. Folglich kehrt sich die Beweislast für die Entstehung des Güterschadens in der Obhut des Frachtführers zulasten des Absenders um. Entsprechendes gilt für eine nicht innerhalb von sieben Tagen abgegebene Anzeige des Empfängers nach § 438 Abs. 2 HGB bei verdeckten Schäden.

- Noch einschneidender ist die Rechtsfolge, wenn der Empfänger dem Frachtführer gemäß § 438 Abs. 3 HGB nicht innerhalb von 21 Tagen die Lieferfristüberschreitung anzeigt. Der Ersatzanspruch des Absenders gegen den Frachtführer erlischt kraft rechtsvernichtender Einwendung.⁸⁹

- Und wenn der Empfänger es schließlich versäumt, gegenüber dem Frachtführer eine formell wirksame Haftbarhaltung abzugeben, wird der Lauf der frachtrechtlichen kurzen Verjährung nicht nach § 439 Abs. 3 HGB gehemmt.

- Ergänzend sei noch einmal die strenge Rechtsfolge aus dem internationalen Eisenbahngüterverkehr erwähnt. Wenn der Empfänger das Gut vorbehaltlos annimmt, erlöschen nach Art. 47 § 1 CIM alle Ansprüche aus dem Beförderungsvertrag wegen Verlustes, Beschädigung oder Verspätung.

Fraglich ist, ob es sich bei den vorstehenden Regelungen um Pflichten oder nur um Obliegenheiten des Empfängers handelt, ferner welche Folgen sich aus einer Verletzung dieser Regelungen durch den Empfänger ergeben. Insbesondere die Anzeige einer Lieferfristüberschreitung nach § 438 Abs. 3 HGB spricht nach ihrem Wortlaut für eine echte Pflicht des Empfängers. Denn dort ist nur der Empfänger und nicht der Absender als Anzeigender genannt. In den einschlägigen Kommentierungen ist sowohl von einer Pflicht⁹⁰ als auch von einer Obliegenheit⁹¹ die Rede. Für eine Obliegenheit und gegen eine einklagbare Pflicht spricht, dass ebenso gut der Ab-

80 *Koller*, Transportrecht, 8. Aufl., 2013, § 421, Rn. 6.

81 *Koller*, Transportrecht, 8. Aufl., 2013, Ziff. 8 ADSp, Rn. 6, m. w. N.

82 Vgl. insbesondere die Beiträge aus der DVZ Deutsche Verkehrszeitung, Nr. 75/2015 S. 9, Nr. 76/2015 S. 12 und Nr. 77/2015 S. 9.

83 *Koller*, Transportrecht, 8. Aufl., 2013, § 407 HGB, Rn. 114.

84 Culpa in contrahendo, vgl. *Palandt*, BGB, 74. Aufl., 2015, § 241, Rn. 7 und § 311, Rn. 11.

85 *Koller*, Transportrecht, 8. Aufl., 2013, § 407 HGB, Rn. 114.

86 *Czerwenka* in: MüKo-HGB Transportrecht, 2. Aufl., 2009, § 407 HGB, Rn. 74.

87 Urteil vom 11. 9. 1986, VersR 1987, 559.

88 *Palandt*, BGB, 74. Aufl., 2015, § 241, Rn. 7.

89 *Koller*, Transportrecht, 8. Aufl., 2013, § 438 HGB, Rn. 38; *Eckardt* in: MüKo-HGB Transportrecht, 3. Aufl., 2014, § 438 HGB, Rn. 26.

90 *Eckardt* in: MüKo-HGB Transportrecht, 3. Aufl., 2014, § 438 HGB, Rn. 25.

91 *Koller*, Transportrecht, 8. Aufl., 2013, § 438 HGB, Rn. 34.

sender, dem der Rechtsverlust aufgrund versäumter Anzeige droht, die Verspätungsanzeige stellvertretend für den Empfänger erheben kann.⁹² Insofern wäre es durchaus sachgerecht gewesen, wenn der Gesetzgeber auch dem Absender eine Anzeigebefugnis zugestanden hätte, etwa nach dem Leitbild des Art. 30 Abs. 3 CMR und in konsequenter Fortführung der Absätze 1 und 2 des § 438 HGB.⁹³

Betrachtet man die vorgenannten Beispiele in Summe, so setzen sämtliche Regelungen eine Ablieferung an den Empfänger voraus. Bei Nichteinhaltung oder Verletzung vorgenannter Regeln fügt sich der Empfänger somit in erster Linie einen Eigenschaden zu; er erschwert oder präkludiert seine eigenen Ansprüche gegen den Frachtführer. Das spricht für die Charakterisierung als Obliegenheiten. Ähnliches gilt für das liefervertragliche Verhältnis zum Absender bzw. Verkäufer. Die Auswirkungen einer verspäteten Untersuchung und Rüge sind für den Handelskauf spezialgesetzlich in § 377 HGB geregelt; auch insoweit handelt es sich um eine Rüge-Obliegenheit. Frachtrechtliche Versäumnisse des Empfängers nach vorstehenden Beispielen wirken sich daher im Verhältnis zum Absender/Verkäufer entweder über § 377 HGB oder nach allgemeinen zivilrechtlichen Regeln anspruchsmindernd oder -vernichtend auf der Ebene des Liefervertrages aus. Das Bedürfnis, aus derartigen Versäumnissen eigene Ersatzansprüche des Absenders gegen den Empfänger herzuleiten, besteht nicht. Im Übrigen hat es der Absender in der Hand, bei besonderem Bedürfnis mit dem Empfänger auf der Lieferebene etwaige Verhaltenspflichten zu vereinbaren. Der bereits oben im Zusammenhang sowohl mit Standgeldansprüchen als auch mit der Entladepflicht angesprochene Gesichtspunkt des vertraglichen Gleichklangs der Leistungspflichten im Kaufvertrag und im Transportvertrag kommt auch hier zum Tragen.

6. Fazit

– Zahlungspflichten des Empfängers gegenüber dem Frachtführer setzen ein qualifiziertes Ablieferungsverlangen voraus. Hieran sind keine überzogenen Anforderungen im Sinne einer Haftungsübernahmeerklärung zu stellen. Eine differenziertere Betrachtung ist angezeigt, wenn es sich um die Eingehung von Standgeldverpflichtungen handelt.

– Weiterhin nicht rechtssicher geklärt ist die Frage, ob nur der Hauptfrachtführer oder auch der abliefernde (Unter-)Frachtführer vom Empfänger Standgeld erheben kann.

– Aufwendungs- und Vergütungsansprüche gegen den Empfänger sind nur in dem gesetzlich geregelten (engen) Rahmen gegeben.

– Eine Pflicht des Empfängers zur Entladung des Gutes lässt sich auch nicht durch extensive Auslegung des Frachtvertrages begründen. Lehnt der Empfänger die Entgegennahme des Gutes ab, liegt ein Ablieferungshindernis vor. Zur Zahlung von Standgeld ist der Empfänger nicht verpflichtet.

– Bei der Begründung sonstiger Pflichten des Empfängers ist stets zu berücksichtigen, dass der Empfänger nicht Partei des Frachtvertrages ist. Davon zu unterscheiden ist die Ebene des Liefervertrages zwischen Absender/Verkäufer und Empfänger/Käufer.

– Eine vertragliche Harmonisierung der Pflichten auf der liefer- und frachtvertraglichen Ebene hilft die Probleme zu lösen, die sich aus der fehlenden Vertragsbeziehung zwischen Frachtführer und Empfänger ergeben.

92 Koller: Transportrecht, 8. Aufl., 2013, § 438 HGB, Rn. 28.

93 Vgl. die Kritik bei Koller: Transportrecht, 8. Aufl., 2013, § 438 HGB, Rn. 28.

Rechtsverhältnisse beim Lademitteltausch *

Rechtsanwalt Dr. Norman-Alexander Leu, Neunkirchen/Saar

I. Einleitung

In Zeiten rationalisierter Beförderung ist die Verwendung von Ladehilfsmitteln für den gewerblichen Güterverkehr unverzichtbar. Die Beladung von Transportmitteln mit nur loser Ware ist heute hingegen eher eine Ausnahme. Gründe dafür sind die mannigfaltigen Vorteile ökonomischer und zunehmend auch ökologischer Art. Bei häufigem Einsatz der Lademittel erhöht sich der positive Effekt. Nicht selten kommt es im Zuge des Gebrauchs jedoch zu Störungen, und zwar in Form von dauerhafter oder zeitweiser Nichtherausgabe von Lademitteln durch einzelne Beteiligte oder deren Rückgabe in verschlechtertem Zustand («gestörter Lademitteltausch»¹). In diesen Fällen treten die Rechtsverhältnisse zwischen den Beteiligten in den Vordergrund, anhand derer die rechtliche Lösung zur Kompensation des eingetretenen Schadens zu entwickeln ist.² Interessanterweise geht die Lösungsfindung bei Containern in der Praxis mit deutlich weniger Diskussionen und Schwierigkeiten einher als bei Paletten.³ Das überrascht, denn bei beiden Geräten handelt es sich letztlich um »Lademittel«. Ausgehend vom gesetzlichen

Lademittelbegriff soll im Folgenden den Hintergründen dieser den Bereich des gestörten Lademitteltauschs prägenden Thematik nachgegangen werden.

* Referat anlässlich des Symposiums »Aktuelle Rechtsfragen des Transportrechts« der Deutschen Gesellschaft für Transportrecht e. V. am 12/13. 11. 2015 in Dresden.

1 Zum »gestörten Palettentausch«: *Maas/Matyas/Stütz*, Analyse alternativer Palettensysteme, 2006, S. 37; zu den rechtlichen Ausgleichsansprüchen: *Leu*, Rechtsfragen des Palettentauschs, Diss. Kiel 2013/14, S. 63 ff.

2 *Tunn*, TranspR 1992, 266.

3 Exemplarisch: *Joachim* in *Heymann*, HGB-Kommentar, Band 4, §§ 343–475 h, 2. Aufl., § 407, Rn. 27, welcher formuliert, dass sich bei Containern »regelmäßig (...) die Eigentums-, Besitz- und Dauerungsverhältnisse leicht bestimmen (lassen)«; hingegen betont *Dubischar*, Grundriß des gesamten Gütertransportrechts, 1987, S. 250, dass »besondere(n) Schwierigkeiten (...) die alltäglichen Fälle (betreffen), in denen Empfängern Ware auf Paletten oder in Gitterboxen angeliefert wird«; divergierend auch der Umfang der jeweiligen Kommentierung und Nachweise bei *Koller*, Transportrecht, Kommentar zu Spedition, Gütertransport und Lagergeschäft, 8. Aufl., § 407 HGB, Rn. 55 ff. (Paletten) und Rn. 60 f. (Container).