

# INTERMODALE BEFÖRDERUNGEN

## - MULTIMODALER TRANSPORT

§§ 452 – 452 D HGB

## - HUCKEPACKVERKEHR

ART. 2 CMR, AGB KOMBIVERKEHR

Thonfeld TransSecure - Dienstleister im Problembereich Transportschaden

## Technischer Unterschied: „Multimodaler Transport“ und „Huckepacktransport“?

Es geht um **internationale** „kombinierte“ Transporte in 2 verschiedenen Formen:

### 1. **Multimodaler Transport:**

Das Gut wird an Umschlagpunkten von einem Verkehrsmittel auf ein anderes umgeladen

### 2. **Huckepacktransport:**

Der beladene LKW lässt sich auf einem Teil der Reise mit einem anderen Verkehrsmittel befördern

- **Für beide Varianten gibt es unterschiedliche Rechtsvorschriften!**

Thonfeld TransSecure

2

## Wann ist ein Transport „multimodal“?

1. Es muss ein **einheitlicher Frachtvertrag über eine internationale Gesamtbeförderung** mit dem Auftraggeber geschlossen sein (§ 452 HGB).  
Das ist der Fall, wenn:
  - a. Ein **reiner Frachtvertrag** geschlossen wurde (z.B. Vertrag, der durch ein Durchkonossement dokumentiert wurde: FBL, CTD)
  - b. Ein **Speditionsvertrag** geschlossen wurde, der wegen Fixkostenspedition zur Anwendung des Frachtrechts führt
2. Es müssen an der Gesamtbeförderung mindestens zwei **technisch unterschiedliche Verkehrsmittel** auf Teilstrecken zum Einsatz kommen, wobei das Gut jeweils von dem einen auf das andere Verkehrsmittel umgeladen wird.
3. Die verschiedenartigen Beförderungsmittel müssen **unterschiedlichen Haftungsregelungen** unterliegen.

Warum kann das nur bei internationalen Beförderungen der Fall sein?

Thonfeld TransSecure

3

## Multimodaler Transport

### Szenario:

Ein Fixkostenspediteur besorgt den Transport eines Containers von Kassel nach Shanghai (LKW, Seeschiff).

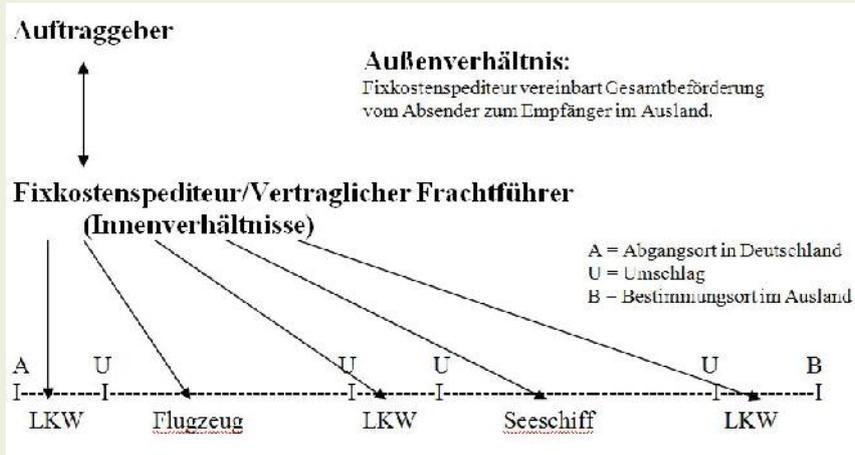
1. Der Container samt Inhalt wird beim Umschlag im Hafen Shanghai beschädigt.
2. Beim Öffnen des äußerlich intakten Containers wird durch den Empfänger eine Beschädigung am Gut durch Ladungsvershub festgestellt.

Worin unterscheiden sich diese beiden Varianten?

Thonfeld TransSecure

4

## Worin liegt das haftungsrechtliche Problem beim multimodalen Transport?



Thonfeld TransSecure – Dienstleister im Problembereich Transportschaden

5

## Wie wird das haftungsrechtliche Problem gelöst?

### Regel:

#### **§ 452 Frachtvertrag über eine Beförderung mit verschiedenartigen Beförderungsmitteln**

Wird die Beförderung des Gutes auf Grund eines **einheitlichen Frachtvertrages** mit **verschiedenartigen Beförderungsmitteln** durchgeführt, .... so sind auf den Vertrag die Vorschriften des Ersten Unterabschnitts (§§ 407 ff.) anzuwenden, soweit die folgenden besonderen Vorschriften oder anzuwendende internationale Übereinkommen nichts anderes bestimmen.

Thonfeld TransSecure

6

## Wie wird das haftungsrechtliche Problem gelöst?

### **Ausnahme:**

#### **§ 452 a Bekannter Schadensort**

*Steht fest, dass der Schaden auf einer bestimmten Teilstrecke eingetreten ist, so bestimmt sich die Haftung des Frachtführers ... nach den Rechtsvorschriften, die auf einen Vertrag über eine Beförderung auf dieser Teilstrecke anzuwenden **wären**.*

## Wie wird das haftungsrechtliche Problem gelöst?

### **Zweigeteilte Haftungslage:**

- 1. unbekannter Schadensort als „Normalfall“:**  
der multimodale Frachtführer haftet nach **HGB-Frachtrecht**.
- 2. bekannter Schadensort als „Ausnahmefall“:**  
der multimodale Frachtführer haftet nach dem **Recht der Strecke**.

### **Was ist das Recht der Strecke?**

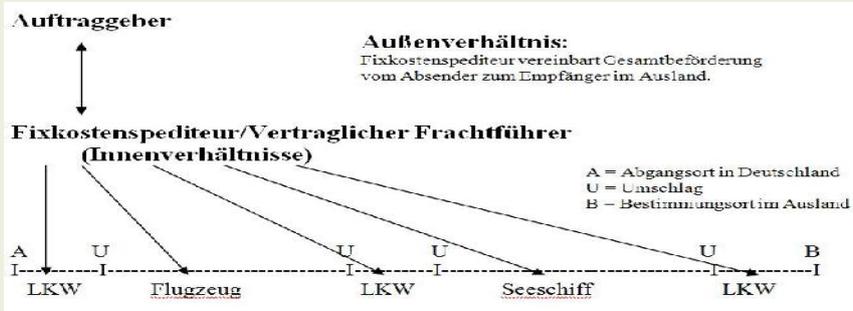
Es gilt das Frachtrecht, welches „**fiktiv**“ zur Anwendung käme, wenn der multimodale Frachtführer mit dem Auftraggeber nur über diese Teilstrecke einen Frachtvertrag nach deutschem Recht abgeschlossen hätte.

### **Welches Problem ergibt sich für den Geschädigten?**

Er kann nicht vorhersehen, nach welchem Frachtrecht er im Schadenfall Ersatz erlangen kann!

Daher: Transportversicherung sinnvoll.

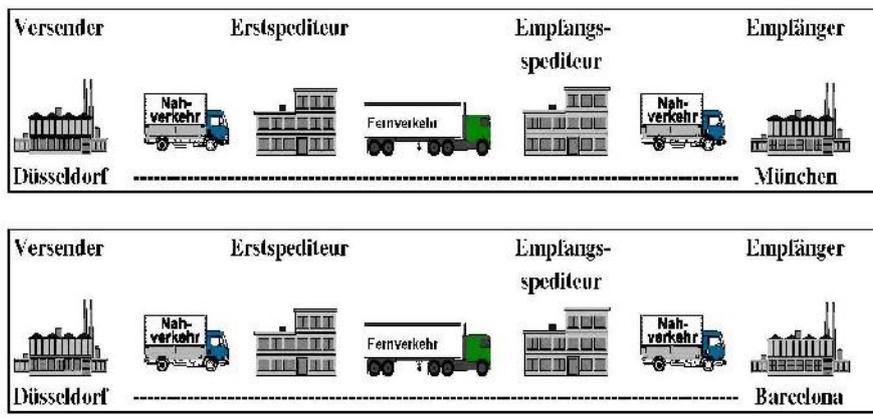
## Wie wird das haftungsrechtliche Problem gelöst?



„Effektiv“ gilt für den ausführenden Teilstreckenfrachtführer:  
 HGB/CMR    WA/MÜ    ausländisches Frachtrecht    Seerecht gemäß Konnossementsbed.    ausländisches Frachtrecht

„Fiktiv“ gilt für den Fixkostenspediteur als multimodalem Frachtführer:  
 HGB/CMR    WA/MÜ    HGB    HGB-Seehandelsrecht    HGB

## Sind das multimodale Transporte?



## Wer ist für den Schadenort beweispflichtig?

### Szenario:

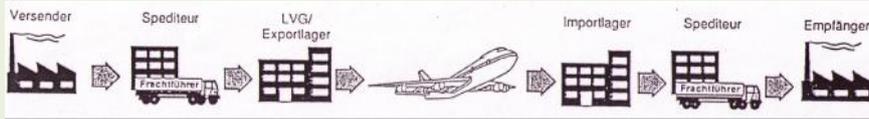
- Der Spediteur reguliert einen Güterschaden aus einem Sea-Air-Transport im Umfang des HGB-Seerechts (2 SZR/kg gem. ADSp).
- Der Anspruchsteller verlangt Haftung nach dem Montrealer Übereinkommen (19 SZR/kg).

## Wer ist für den Schadenort beweispflichtig?

### **Ziff. 14.1 ADSp 2016:**

*Der Spediteur ist verpflichtet, dem Auftraggeber die erforderlichen Nachrichten zu geben, auf Verlangen über den Stand des Geschäftes Auskunft zu geben und nach dessen Ausführung Rechenschaft abzulegen;*

## Wie haftet der Luftfracht-Fixkostenspediteur?



Der Luftfrachtspediteur schuldet einen multimodalen Transport.

Unbekannter Schadenort:

←-----HGB-----→

Bekannter Schadenort:

HGB-ADSp-HGB←-----MÜ-----→ [HGB -ADSp-HGB]

HGB ←-----MÜ-----→ [HGB]

## Wie haftet der Luftfracht-Fixkostenspediteur?



Welche Bedeutung hat in diesem Zusammenhang das HAWB?

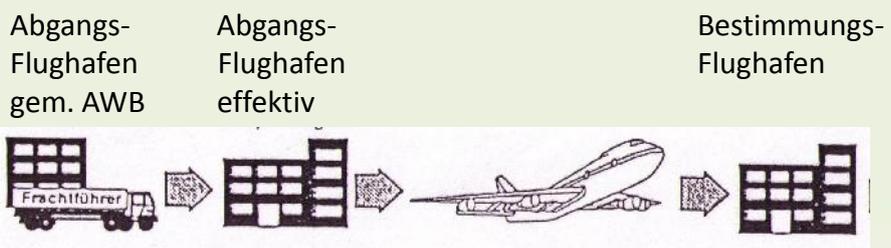
HGB ←-----WA/MÜ-----→ [HGB]

**Warum trägt der Spediteur aus dem HAWB ein größeres Haftungsrisiko als die Airline aus dem MAWB?**

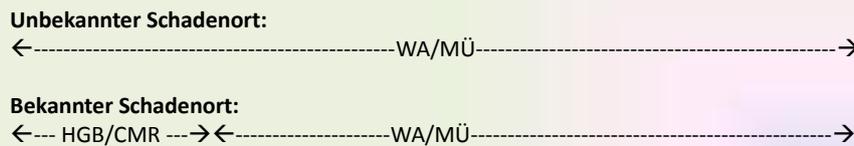


Thonfeld TransSecure

**Wie haftet die Airline beim Luftfrachtersatzverkehr?**



**Haftung der Airline**



Thonfeld TransSecure

## Huckepacktransport 1876



Thonfeld TransSecure

17

## Huckepacktransport heute



Thonfeld TransSecure

18

## Huckepacktransport heute



Thonfeld TransSecure

19

## Huckepacktransport heute



Fährhafen Mukran/Rügen –  
LKW- und Eisenbahntrajekt nach Klaipeda, Baltijsk und Ust-Luga

Thonfeld TransSecure

20

## Haftungsproblem beim Huckepacktransport?



- Nach welchen frachtrechtlichen Bestimmungen haftet der Straßenfrachtführer gegenüber dem Auftraggeber?
- Wie haften dem Straßenfrachtführer gegenüber die Bahn/die Fährreederei?

### Szenarien:

1. Auf der Reise von Kassel nach Rom lässt der Straßenfrachtführer seinen beladenen LKW auf der „rollenden Landstraße“ von Regensburg nach Trient/Trento mit der Bahn befördern.
2. Ein Frachtführer lässt seinen beladenen LKW auf der Reise von der Türkei nach Deutschland von Griechenland nach Italien mit einer Fähre übersetzen.

Auf dem Schiff bricht Feuer aus, wodurch der LKW samt Ladung Totalschaden erleidet.

### Wie haftet der Frachtführer für den Schaden an der Ladung?

## Welche Rechtsvorschriften gelten für Huckepacktransporte?

### Art. 2 CMR

#### Regel:

- Wird das **mit dem Gut beladene Fahrzeug** auf einem Teil der Strecke zur See, mit der Eisenbahn, .... befördert
- **und wird das Gut nicht umgeladen,**
- **so gilt dieses Übereinkommen (CMR) trotzdem für die gesamte Beförderung.**

(analog § 452 HGB: unbekannter Schadenort als Regelfall)

## Artikel 2 CMR

### **Ausnahme (bekannter Schadenort):**

*Soweit jedoch bewiesen wird, dass der während der Beförderung eingetretene Schaden durch ein Ereignis verursacht worden ist, das nur während und wegen der Beförderung durch das andere Beförderungsmittel eingetreten sein kann, bestimmt sich die Haftung des Straßenfrachtführers danach, wie der Frachtführer des anderen Verkehrsmittels gehaftet hätte, wenn ein lediglich das Gut betreffender Beförderungsvertrag zwischen dem Absender und dem Frachtführer des anderen Verkehrsmittels nach den **zwingenden** Vorschriften des für die Beförderung durch das andere Verkehrsmittel geltenden Rechts geschlossen worden wäre.*

### **Ausnahme von der Ausnahme:**

*Bestehen jedoch keine solche (**zwingenden**) Vorschriften, so bestimmt sich die Haftung des Straßenfrachtführers nach diesem Übereinkommen (> CMR).*

## Artikel 2 CMR

### **BGH:**

- Art. 2 CMR soll bewirken, dass der Straßenfrachtführer gegenüber dem Anspruchsteller so haftet, wie er bei dem Trägerverkehrsmittel nach gesetzlichen Bestimmungen Regress nehmen kann.
- Unter Berücksichtigung des englischen Originaltextes der CMR muss die Haftung des Trägerverkehrsmittels nicht gesetzlich zwingend sein.
- Es gilt das Frachtrecht des Trägerverkehrsmittels, das abstrakt gelten würde.

## Lösung der Huckepack-Szenarien

1. **„Rollende Landstraße“ von Regensburg nach Trient:**  
LKW haftet nach CIM, weil ihm gegenüber die Bahn zwingend nach CIM haftet!
  2. Der LKW-Frachtführer haftet nach Seehandelsrecht, welches bei Feuerschäden eine Haftung ausschließt (anders: Das neue deutsche Seehandelsrecht).
- ✓ Die Fähre haftet gegenüber dem LKW nach ihren AGB. Diese begrenzen die Haftung meist auf 1.250 SZR je LKW und schließen eine Haftung für Feuerschäden aus.

## Wie haften die Betreibergesellschaften des kombinierten Verkehrs Straße/Schiene?

- Der Auftraggeber (Spediteur/Frachtführer) schließt einen Speditionsvertrag mit der Kombiverkehr KG.
- Diesem Vertrag liegen deren AGB für nationale oder internationale Transporte zugrunde.
- Sie regeln im Wesentlichen die Haftung für die „Zwischenlagerung“ von Ladeeinheiten:
  - National: 5 €/kg analog ADSp 2003
  - International: 8,33 SZR/kg analog CMR