

Tarifpunkte dienen nur der Entfernungsberechnung. Sie haben deshalb auch nur verkehrliche Bedeutung.

zu 2.<sup>73</sup>: **Wer ist zur Haftbarhaltung berechtigt?**

Dies muß man „von hinten nach vorn“ betrachten und außerdem dabei **im Transportrecht** zwischen Binnenverkehr und internationalem Verkehr unterscheiden. 151

Besonderheiten des Wagenrechts werden an anderer Stelle behandelt.<sup>74</sup> 152

Auch Frachtreklamationen bleiben hier unberücksichtigt und werden gesondert besprochen.<sup>75</sup> 153

Im internationalen Verkehr gehen mit der Ablieferung einer Sendung alle Rechte auf den Empfänger über, Rechte des Absenders erlöschen. Damit ist nach der Ablieferung nur noch der Empfänger zur gerichtlichen Geltendmachung von Ansprüchen gegen den Beförderer berechtigt. Falls der Absender selbst Ansprüche geltend machen will, muß er sie sich vom Empfänger abtreten lassen.<sup>76</sup> 154

Im Binnenverkehr dagegen *behält auch der Absender Rechte* an der Sendung, das heißt, hier können Absender oder Empfänger Forderungen einbringen. Die Vermeidung von Doppelzahlungen ist dabei eine Sache des Beförderers. 155

Wird die Fracht durch einen Dritten bezahlt, der weder Absender noch Empfänger ist, so erwirbt dieser Dritte durch die reine Frachtzahlung keine eigenen Rechte an der Sendung. Damit läuft eine Haftbarhaltung durch den Frachtzahler ins Leere. 156

73 Rz. 75

74 zum Wagenrecht nach dem AVV siehe Rz. 326 ff.

75 siehe Rz. 558 ff.

76 zur Zession (Anspruchsübertragung) siehe Zweites Buch

Eigene Anmerkungen: .....  
.....  
.....

- 158 Man beachte aber, daß dies nur für den Teilaspekt „künftige konkrete  
Anspruchstellung“ gilt, nicht aber für die bloße, ebenfalls rechtssichernde  
159 Schadensanzeige. Denn diese darf von jedem stammen: vom Absender,  
vom Empfänger, vom Frachtzahler, von Entlader, von einer Agentur;  
sie alle sind bei der reinen Schadensanzeige jedenfalls als Erfüllungs=  
gehilfen des Berechtigten anzusehen (hilfsweise als tätig in Geschäfts=  
führung ohne Auftrag gem. § 677 BGB).
- 160 Auch logisch drängt sich auf, daß man einer Schadensanzeige nicht  
widersprechen kann (höchstens ihrem Inhalt). Widersprechen kann  
man nur dem Anspruch an sich, der aus praktischen Gründen noch  
nicht konkret beziffert wird – nämlich indem man die rechtliche Be=  
gründung des Anspruchs selbst widerlegt, etwa bei Fristversäumnis,  
wo man seine Nicht=[mehr=]Durchsetzbarkeit beweist.
- 161 Das ist zumindest höflich gegenüber einem Anspruchsteller, der so=  
mit die Gelegenheit erhält, bei sich zu prüfen, ob er der Abweisung  
seines Anspruchs begründet widerspricht oder ob er sie akzeptiert  
und in seiner Sphäre keinen eigenen Aufwand mehr betreibt.
- 162 Ob man einem Nichtberechtigten, also jemandem der gar keinen  
Anspruch haben kann, das näher erläutert, ist wiederum eine eigene  
Entscheidung des Haftbargehaltenen.<sup>77</sup>

#### Wie verhält es sich mit den Fristen?

- 163 Die Fristen für die reine Schadensanzeige einzuhalten, bewirkt lediglich,  
daß die Ansprüche mit Fristablauf nicht sofort erlöschen<sup>78</sup> oder daß  
164 sich eine Beweislast umkehrt.<sup>79</sup>

77 Siehe Rz. 86: Rechtsberatung ... gehört nicht zu den Aufgaben ...

78 International bei Schäden nach spätestens 7 Tagen und bei LFC nach 60 Tagen,  
im Binnenverkehr bei LFC nach 21 Tagen.

79 Im Binnenverkehr nach spätestens 7 Tagen.

Eigene Anmerkungen: .....

.....

.....

Die kurze Verjährungsfrist von einem Jahr im Transportrecht bleibt dabei noch unberührt. Eine Hemmung der Verjährung tritt erst ein, wenn durch die „Haftbarhaltung“ der Berechtigte zum Ausdruck bringt, daß er sich vorbehält, später konkrete Forderungen zu stellen. 165

Die gesetzlichen Regeln sind oben im Wortlaut abgedruckt.<sup>80</sup> 166  
 Es wäre theoretisch möglich, daß - fristgerechte Schadensanzeige (HGB) 167  
 bzw. Ersuchen um Tatbestandsaufnahme (CIM) vorausgesetzt - der Berechtigte kurz vor Ablauf des Jahres, also kurz vor Eintritt der Regelverjährung noch eine Haftbarhaltung ausspricht, weil sich die Ermittlung der Schadenshöhe verzögert hat. Praktisch ist das indes bedeutungslos; dem Verfasser ist nicht ein einziger Fall in dieser Konstellation untergekommen. In aller Regel wird mit der Schadensanzeige nämlich auch die Haftbarhaltung übermittelt.

zu 3.<sup>81</sup>: Was ist zum Aspekt „Schadensanzeige“ zu beachten?

Hier ist nur die Schadensanzeige im engeren Sinne besprochen, also 168  
 die Anzeige einer Beschädigung (eines Substanzschadens) oder eines Teilverlustes (z. B. eine Gewichts Differenz zwischen Versand und Empfang). Aspekte des Geltendmachens von Ansprüchen bei gänzlichem Verlust oder bei Schäden aus Lieferfristüberschreitung (Zeitschäden = Vermögensschäden) werden an anderer Stelle behandelt.

Wieder sind nationaler und internationaler Verkehr getrennt zu betrachten. Die stärkeren Obliegenheiten lasten auf dem Berechtigten im Binnenverkehr. 169

Die unscheinbare Bestimmung aus HGB § 438 I Satz 2: „Die Anzeige muss den Schaden hinreichend deutlich kennzeichnen“ sieht auf den ersten Blick 170

---

80 Rz. 70 f.

81 Rz. 76

Eigene Anmerkungen: .....

.....

.....

harmlos aus, ist aber in ihrer Wirkung nicht zu unterschätzen.<sup>82</sup>

171 Wenn nämlich ein Berechtigter den Beförderer „haftbar hält“ und dabei den Schaden zu ungenau beschreibt, riskiert er, daß der Beförderer jene „Haftbarhaltung“ aus eben diesem Grunde zurückweist – und so *in einem Arbeitsgang* eine gehemmte Verjährung wieder in Gang setzt. Ein Einspruch gegen die Zurückweisung hemmt die Verjährung nicht erneut.

172 Innerhalb der Verjährungsfrist kann der Berechtigte durch Nachschieben von präzisierenden Informationen selbstverständlich den anfänglichen Mangel heilen.

173 Im internationalen Verkehr obliegt die Schadensaufnahme dem Beförderer.

174 Gemäß Artikel 42 CIM reicht es, wenn der Berechtigte lediglich einen Schaden behauptet. **Allerdings muß er das auch wirklich tun und sollte es im eigenen Interesse nicht unterlassen.** Wenn er nämlich den Schaden *nicht* behauptet (durch die Behauptung ersucht er konkludent<sup>83</sup> um die Ausstellung einer Tatbestandsaufnahme [„TA“, Vordruck CIT 20]), **dann hat er die Sendung unbeanstandet angenommen, und alle Ansprüche sind erloschen.**

175 Die gemäß Artikel 42 CIM durch den Beförderer<sup>84</sup> zu erstellende

---

82 Koller: *Transportrecht*, 7. Aufl., Rz. 12 zu HGB § 438: „In der Begründung zum Regierungsentwurf TRG (BT-Drucksache 368/97) wird dazu ausgeführt, es solle damit klargestellt werden, daß allgemeine Angaben ohne jede Umschreibung des Mangels nicht ausreichen. ... Der Frachtführer muß erkennen können, wofür er konkret haften soll, um sich ohne großen Aufwand von der Richtigkeit der Rüge überzeugen und Beweise sichern zu können.“ – Zu allgemeine Angaben reichen gerade nicht.

83 konkludentes Verhalten = schlüssiges Verhalten; Näheres siehe Zweites Buch.

84 Der [vertragliche] Beförderer wird sich im Ausland idR eines ausführenden Beförderers bedienen müssen. Da er für diesen Erfüllungsgehilfen im Außenverhältnis haftet wie für sich selbst, ist er gut beraten, solche Aspekte im Vertrag für das Innenverhältnis von vornherein zu berücksichtigen. Das aber ist Sache des Beförderers, die den Anspruchsteller kalt lassen kann, mit der er sich nicht befassen muß.

Eigene Anmerkungen: .....

.....

.....

TA korrekt, also wahrheitsgetreu und vollständig auszufertigen, ist Sache des Beförderers. Er wird sich deshalb später nicht auf fehlende Informationen in der TA berufen können. 176

Die Pflicht des Beförderers, dem Berechtigten eine Abschrift der TA unentgeltlich auszuhändigen, gibt diesem wiederum eine Kontrollmöglichkeit. Erkennt er die Inhalte der TA nicht an, kann er sie durch einen unabhängigen Sachverständigen oder gerichtlich feststellen lassen. 177

Auch eine nachträgliche Schadensanzeige ist möglich, und zwar bei „verdeckten Schäden“, die der Berechtigte nicht bei der Ablieferung der Sendung erkennen und deshalb nicht anzeigen konnte.<sup>85</sup> 178

Allerdings greift dann im internationalen Verkehr nicht mehr uneingeschränkt die gesetzliche Vermutung aus der Gewahrsamhaftung, sondern den Berechtigten (idR den Empfänger) treffen erhöhte Obliegenheiten, seinen Anspruch rechtlich zu begründen. Er muß nämlich nicht nur innerhalb von sieben Tagen nach der Ablieferung des Gutes den Schaden anzeigen (also im CIM-Verkehr den Beförderer um Ausstellung einer TA ersuchen), sondern außerdem beweisen, daß der Schaden schon während der Eisenbahnbeförderung entstanden ist 179

85 Beispiele : die Eingangsverwiegung von Schrott im Stahlwerk kann naturgemäß erst nach Zustellung der Sendung in den Gleisanschluß des Empfängers geschehen ; wenn es zeitlich unmittelbar nach dem Eingang folgt, ist das ein starkes Indiz, daß ein durch Verwiegung ermittelter Teilverlust während des Eisenbahntransportes eingetreten ist (Differenz aus Gewicht des Gutes laut Frachtbrief und Wiegekarte der Eingangsverwiegung). - Geschieht die Eingangsverwiegung im Empfänger-Stahlwerk aber erst Tage nach der Ablieferung der Sendung, ist der Empfänger mit dem Vollbeweis belastet, daß nicht etwa während seines Gewahrsams am Wagen eine Teilentladung oder ein Diebstahl stattgefunden haben.

Werden im Gleisanschluß einer Druckerei Papierrollen abgeliefert, und sofort nach dem Öffnen des Wagens (aber eben nach der zunächst unbeanstandeten Ablieferung) Verformungen („Ovalisierungen“) angezeigt, indiziert das die Beschädigung durch Rangierstöße oder dgl. während des Eisenbahntransportes. - Zeigt der Empfänger diesen Schaden aber erst Tage nach der Ablieferung an, muß er beweisen, daß der Schaden nicht durch seine Leute bei seinem Rangiergeschäft entstanden ist.

Eigene Anmerkungen: .....  
.....  
.....

(und nicht erst nach der Ablieferung).

180 In diesen Fällen fertigt der Beförderer eine sogenannte „TANÄ“ aus,  
eine „Tatbestandsaufnahme nach Ablieferung“ - im CIM=Verkehr eben=  
falls auf Vordruck CIT 20; der Sachverhalt „TANÄ“ ergibt sich aus  
dem Text der Eintragungen.

181 Im Binnenverkehr genügt bei „verdeckten Schäden“ gemäß § 438 III  
HGB die Schadensanzeige innerhalb von sieben Tagen nach Abliefe=  
rung; die Beweislast, daß die Beschädigung (oder der [Teil=]Verlust  
182 nicht während des Transports entstanden ist, verbleibt beim Beförderer.

Schließlich seien hier noch die Aspekte bei Totalverlust des Gutes  
und bei Schäden aus Lieferfristüberschreitung angerissen.

183 Es ist möglich, daß das Gut unauffindbar ist. Dann kann der An=  
spruchsberechtigte 20 Tage (im Binnenverkehr) bzw. 30 Tage (im CIM=  
Verkehr) nach Ablauf der Lieferfrist das Gut als verloren betrachten  
und Schadenersatz fordern. (Eine Haftbarhaltung würde hier keinen  
184 Sinn ergeben.) Wird allerdings das Gut später aufgefunden, und der  
Empfänger nimmt es dann nachträglich an, muß er den Schadenersatz  
zurückzahlen.

185 Eine Überschreitung der Lieferfrist muß im Binnenverkehr gemäß  
§ 438 III HGB der Empfänger der Eisenbahn innerhalb von 21 Tagen  
nach Ablieferung anzeigen, sonst erlöschen die Ansprüche.

186 Im internationalen Verkehr ist die Frist 60 Tage; hier reicht aber die  
bloße Anzeige nicht zur Wahrung der Rechte aus, sondern der Berech=  
tigte muß schon „Ansprüche geltend machen“, und sei es hilfsweise  
durch eine noch unbezifferte Haftbarhaltung (Reklamation).<sup>86</sup>

---

86 vgl. Rz. 227

Eigene Anmerkungen: .....

.....

.....