

4. Haftungsbefreiung des Frachtführers (§ 451 d)

Der Frachtführer ist von seiner **Haftung befreit**, wenn der Verlust 457 oder die Beschädigung des Umzugsguts durch eine der im **§ 451 d I Nr. 1–7 HGB aufgelisteten Gefahren** verursacht wurde. Diese Vorschrift berücksichtigt u. a., dass der Frachtführer nicht schuldhaft handeln kann, wenn z. B. entgegen den speziellen Vorschriften des Umzugsvertrages nicht er selber, sondern der Absender das Verpacken übernommen hat, wenn also von der Regelung des § 451 a HGB abgewichen wurde. Ähnliches gilt bei Be- und Entladen durch den Absender statt wie gesetzlich vorgesehen durch den Frachtführer.

Vom Frachtführer auch **bei sorgfältiger Arbeit nicht zu verantwortende Umstände**, etwa ein zu enges Treppenhaus oder eine im Verhältnis zu einzelnen Möbel zu schmale Tür führen **ebenfalls zum Haftungsausschluss** des Frachtführers. Für die Beförderung lebender Tiere oder von Pflanzen, ferner für Schäden, die auf die natürliche Beschaffenheit oder auf Bruch des Umzugsgutes zurückzuführen sind, haftet der Frachtführer aus verständlichen Gründen ebenfalls nicht. Auch ist die Haftung für sehr werthaltige Güter wie Edelmetall oder Juwelen, aber nicht Bücher, Kunstgegenstände oder Antiquitäten, und für umzugsbedingte Funktionsstörungen technischer Geräte ausgeschlossen.⁷¹⁸ 458

Die **aufgeführten Schadensgefahren** müssen für den Schaden **ursächlich** gewesen sein, wobei ggf. ein Mitverschulden des Frachtführers gem. § 425 II HGB berücksichtigt werden muss. Ursächlich in diesem Sinne ist etwa die *Erhöhung des Risiko's* für einen Diebstahl wegen des Wertes von Juwelen, nicht der Wert an sich.⁷¹⁹ 459

Gem. § 451 d II HGB wird **widerleglich vermutet**, dass ein Schaden 460 aus den in Abs. I aufgeführten Gefahren entstanden ist, wenn der Schaden möglicherweise aus diesen Gefahrenquellen herrühren könnte, d. h., der **Absender trägt die Beweislast**. Erleichtert wird die Beweislast des Absenders durch Abs. III, der den Frachtführer verpflichtet, alle ihm nach den Umständen obliegenden Maßnahmen mit der gebotenen Sorgfalt iSd § 347 HGB zu treffen. Der Frachtführer hat substantiiert darzulegen, dass und welche Maßnahmen er zur Einhaltung seiner Sorgfaltspflicht ergriffen hat. Dazu gehören nicht nur Maßnahmen auf Grund von Weisungen des Absenders iSd § 418 HGB, sondern besonders auch die vertraglichen Abreden.

Die Vorschrift des § 451 d HGB verdrängt § 427 HGB. Anders als 461 durch § 427 I HGB wird die Haftung des Frachtführers für eine **Lieferfristüberschreitung** durch den Katalog des § 451 d I HGB **nicht ausgeschlossen**; § 427 I HGB für Lieferfristüberschreitung bleibt daher anwendbar.⁷²⁰

⁷¹⁸ Oetker/Paschke, HGB, § 451 d Rn. 5.

⁷¹⁹ MüKo-HGB/Andresen, § 451 d Rn. 17; Koller, § 451 d Rn. 10.

⁷²⁰ Koller, § 451 d Rn. 2.

5. Schadensanzeige (§ 451 f HGB)

- 462 Ansprüche aus Teilverlust oder Beschädigung des Umzugsguts iSd § 425 I HGB, nicht aus Lieferfristüberschreitung, erlöschen, wenn bei einem **äußerlich erkennbaren Schaden** dieser dem Frachtführer nicht spätestens am Tag **nach Ablieferung jeweils bis 24.00 Uhr**, §§ 188 I, 193 analog BGB formlos, also auch mündlich, angezeigt worden ist. Bei **äußerlich nicht erkennbarem Schaden** muss dieser **innerhalb von 14 Tagen** inhaltlich konkret in Textform angezeigt werden.⁷²¹ Bei Totalverlusten kommt es nicht zur Ablieferung, daher gilt § 438 HGB. § 451 f HGB verdrängt mit längeren Fristen den § 438 I, II HGB, während dessen Abs. III–V anwendbar bleiben, d. h. dass Lieferfristüberschreitungen innerhalb von 21 Tagen anzuzeigen sind. Die Anzeige ist in Schriftform zu erstatten und auch gegenüber dem Fahrer, der die Ware abliefert, gültig.
- 463 Für **Vermögensschäden** gibt es **keine Anzeigepflicht** innerhalb einer bestimmten Frist.⁷²² Zu beachten sind außerdem die Informationspflichten des Frachtführers aus § 451 g I Nr. 2 HGB, wenn der Absender Verbraucher ist (s. u. Rn. 464).

6. Wegfall der Haftungsbeschränkungen und -befreiungen des Frachtführers (§ 451 g)

- 464 Der Frachtführer hat den Absender, wenn dieser Verbraucher ist, bei Abschluss des Umzugvertrages über die **gesetzlichen Haftungsbestimmungen zu unterrichten** und ihn darauf hinzuweisen, dass eine **weitergehende Haftung** vereinbart werden kann oder es möglich ist, das Gut zu versichern. Diese Information muss schriftlich in drucktechnisch deutlicher Gestaltung (Fettdruck, Sperrschrift usw.) besonders hervorgehoben sein.⁷²³ Der Frachtführer muss eine **konkrete Möglichkeit der Versicherung aufzeigen**, er muss aber den Abschluss einer Versicherung nicht selbst anbieten. Ferner muss er den Empfänger, wenn dieser Verbraucher ist, spätestens bei der Ablieferung detailliert über die **Form und Frist der Schadensanzeige** sowie über die **Rechtsfolgen bei Unterlassen** der Schadensanzeige unterrichten. Diese Information kann formlos, auch mündlich, muss aber mit hinreichendem Aufklärungswert erfolgen. Streitig ist, ob diese Information bereits vor Ablieferung gegeben werden kann.⁷²⁴

⁷²¹ Kritisch *Koller*, § 451 f Rn. 9 a, der meint, dass die Fristen bei längeren Frachtführerketten nicht ausreichen.

⁷²² *Baumbach/Hopt/Merkt*, § 451 f Rn. 1.

⁷²³ *MüKo-HGB/Andresen*, § 451 g Rn. 12; kritisch: *Koller*, § 451 g Rn. 6, der die Information vor Vertragsschluss verlangt, um dem Verbraucher noch vor Beförderung die Möglichkeit zu geben, eine Versicherung einzudecken.

⁷²⁴ *Koller*, § 451 g Rn. 10, 11.

Kommt der Frachtführer diesen **Informationspflichten nicht nach**, 465 kann er sich auf die die Haftung des Frachtführers **beschränkenden oder befreienden Bestimmungen** der §§ 451 d, 451 e, 451 f iVm 438 HGB sowie auf die des allgemeinen Frachtrechts **nicht berufen**. Diese Informationen müssen im Umzugsvertrag deutlich und auffällig kenntlich gemacht werden, ein entsprechendes Beiblatt,⁷²⁵ ein Hinweis auf den Gesetzestext oder die Information in AGB⁷²⁶ reicht nicht.

Für **gewerblich tätige Absender und Selbständige** gilt **diese Regelung nicht**, sie ist eine Maßnahme des erweiterten Verbraucherschutzes. Sie ist zu Lasten des Verbrauchers nicht abdingbar, § 451 h I HGB. § 435 HGB als Sanktion für vorsätzliches oder bewusst leichtfertiges Verhalten bleibt einschlägig.

II. Haftung des Absenders

1. Haftung des Absenders in besonderen Fällen (§ 451 c)

Abweichend von § 414 I 2 HGB ist die **Höchsthaftung des Absenders** gem. § 414 HGB, parallel zur Haftung des Frachtführers in § 451 e HGB, **verschuldensunabhängig auf € 620 pro Kubikmeter benötigten Laderaum** beschränkt. Bei qualifiziert schuldhaftem Verhalten des Absenders ist § 414 I 2 iVm § 435 HGB anzuwenden, weil sonst ein Absender, der vorsätzlich oder bewusst leichtfertig schädigt, privilegiert würde.⁷²⁷

2. Haftung des Absenders wegen Verletzung von Nebenpflichten

Die **Verletzung von Nebenpflichten** zum Umzugsvertrag, etwa die 468 Pflicht zur Information, fällt nicht unter die Haftungsbegrenzung des § 451 c HGB. Für solche Pflichtverletzungen haftet der Absender, ebenso wie der Frachtführer, **verschuldensabhängig unbegrenzt** gem. §§ 280 ff. BGB.

III. Abweichende Vereinbarungen (§ 451 h)

Ist der **Absender ein Verbraucher** kann von den **Regeln des Umzugsvertrages** oder von denen des **allgemeinen Frachtrechts** über die **Haftung** des Frachtführers und des Absenders nicht abgewichen werden, § 451 h I HGB. § 449 I HGB bleibt ebenfalls einschlägig. In allen **anderen Fällen** kann nur dann davon abgewichen werden, wenn die Abweichungen **individuell ausgehandelt** wurden, aber nicht auf der Basis von

⁷²⁵ Baumbach/Hopt/Merkel, § 451 g Rn. 1; a.A. Koller, § 451 g Rn. 5, wenn das Beiblatt auffällig ist.

⁷²⁶ Koller, § 451 g Rn. 4, 5.

⁷²⁷ Koller, § 451 c Rn. 1.

2. Teil. Das HGB-Transportrecht

AGB. Abweichende Vereinbarungen von der **Maximalhaftung** des Frachtführers gem. § 451 e HGB oder von der des Absenders gem. §§ 451 c iVm 414 HGB sind auch **durch AGB zulässig**, wenn dieser kein Verbraucher ist, wenn sie in drucktechnisch deutlicher Gestaltung besonders hervorgehoben sind. Die Schranken der §§ 138, 307 BGB bleiben zusätzlich bestehen.

470 Die **Haftung außerhalb der §§ 451 e, 451 c HGB** ist **nicht durch AGB** zu vereinbaren, sondern muss im Einzelnen verhandelt werden, ist dann aber **beliebig zu vereinbaren**. Die Pflichten aus den §§ 451 a, 451 b HGB bleiben außerhalb des § 451 h HGB abdingbar.

471 Die Einschränkungen zu Gunsten des Verbrauchers gelten auch für **Umzugsverträge ausländischen Rechts**, wenn sowohl der Ort der Übernahme wie der der Ablieferung des Gutes im Inland liegen. Dies entspricht der Regelung des allgemeinen Frachtrechts, § 449 III HGB. Ein **Unterlaufen des deutschen Rechts** wird damit **vermieden**.⁷²⁸

6. Kapitel. Der intermodale Frachtvertrag

472 Der **intermodale Frachtvertrag**, also die Beförderung mit **verschiedenen Beförderungsmitteln**, ist in den §§ 452 ff HGB geregelt. Intermodale Frachtverträge betreffen fast immer **internationale Beförderungen**, wie z. B. im Haus/Haus Containerverkehr über See die so genannte „carrier's haulage“ (intermodaler Transport durch den Verfrachter), den internationalen Luftfrachtverkehr bei Hauszustellung per LKW oder im LKW-Verkehr den weiterführenden internationalen Binnenschiffsverkehr. Daher ist auch immer zu prüfen, ob nicht internationale Abkommen wie die CMR, CIM, CMNI, MÜ (s. u.) oder das internationale Seehandelsrecht, wie etwa die Haag/Visby Rules anzuwenden sind, § 452 d III HGB. Es muss jedoch für die Gesamtstrecke deutsches Recht vereinbart sein oder der Vertrag muss die engsten Verbindungen zum deutschen Recht aufweisen, Art. 5 Rom-I-VO resp. Art. 27 ff. EGBGB a. F.,⁷²⁹ und die internationalen völkerrechtlichen Verträge wie CMR, CIM usw. müssen die Anwendung des deutschen Rechts zulassen. Anders lautenden Regelungen der Art. 2 CMR, Art. 1 § 3,4 CIM, Art. 38 I MÜ sind zu beachten.⁷³⁰

⁷²⁸ Oetker/Paschke, HGB, § 451 h Rn. 3.

⁷²⁹ Ab 17. Dez. 2009 gilt Art. 5 I ROM-I-VO, wonach das Recht des Staates anzuwenden ist, in dem der Beförderer seinen gewöhnlichen Aufenthalt hat, sofern sich in diesem Staat auch der Übernahmeort oder der Ablieferungsort oder der gewöhnliche Aufenthalt des Absenders befindet. Sind diese Voraussetzungen nicht erfüllt, so ist das Recht des Staates des von den Parteien vereinbarten Ablieferungsortes anzuwenden.

⁷³⁰ Ausführlich zur Anwendung bei internationalen Transporten: MüKo-HGB/Herber, Vor § 452 Rn. 15 ff.; § 452 Rn. 54 ff.

§ 452 HGB ist **auch dann** einschlägig, wenn ein **Teil der Beförderung über See** durchgeführt wird, § 452 S. 2 HGB, und zwar auch dann, wenn die Seestrecke wie eigentlich regelmäßig die bedeutendste Teilstrecke ist.⁷³¹

A. Die Voraussetzungen des intermodalen Frachtvertrags (§ 452 HGB)

Ein intermodaler Frachtvertrag gem. § 452 HGB liegt vor, wenn bei einem **einheitlichen Frachtvertrag** die Beförderung des Gutes mit verschiedenartigen Beförderungsmitteln durchgeführt wird, wobei die jeweiligen Teilstrecken bei **hypothetisch separat abgeschlossenen Frachtverträgen unterschiedlichen Rechtsvorschriften unterworfen** wären. Diese Kriterien sind zu prüfen:

I. Einheitlicher Frachtvertrag

Es muss ein einheitlicher Beförderungsvertrag für den gesamten Obhutszeitraum des Frachtführers für die Strecke von dem Übernahmeort bis zum Ablieferungsort vorliegen. Hiervon zu unterscheiden ist der so genannte **„gebrochene Verkehr“**, bei dem **jeder Beförderungsabschnitt** durch einen **eigenen Frachtvertrag** geregelt wird und deswegen kein einheitlicher intermodaler Frachtvertrag vorliegt.⁷³² Nicht dazu gehören werkvertragliche oder mietrechtliche Vertrags Elemente, auch nicht lagerrechtliche Vertragsteile, ebenso nicht der Speditionsvertrag gem. § 453 HGB, soweit er geschäftsbesorgend ist; Speditionsverträge mit Beförderungspflichten, §§ 458–460 HGB, jedoch wohl. Bei gemischten Verträgen (s. u. Rn. 585) muss der beförderungsrechtliche Teil überwiegen.

II. Verschiedenartige Beförderungsmittel

Die **verschiedenartigen Beförderungsmittel** müssen **vertraglich vereinbart** oder in das **Ermessen des Frachtführers** gestellt worden sein und dieser sich für den Einsatz verschiedenartiger Beförderungsmittel entschieden haben. Die Beförderungsmittel müssen sich nach der Verkehrsanschauung⁷³³ in ihrer Art grundsätzlich unterscheiden, wie z. B. LKW/Schiene bei Huckepack-Transporten, jedoch nicht bei LKW/LKW im gebrochenen Verkehr, auch nicht, wenn die LKW sich in ihrer technischen Ausrüstung deutlich unterscheiden. Als Beförderungsmittel iSd § 452 HGB gelten auch Karren, Laufbänder, Muskelkraft. Seeschiffe und Binnenschiffe gelten als verschiedene Beförderungsmittel; Zwischen-

⁷³¹ MüKo-HGB/Herber, § 452 Rn. 61.

⁷³² MüKo-HGB/Herber, § 452 Rn. 14; Oetker/Paschke, HGB, § 452 Rn. 6.

⁷³³ MüKo-HGB/Herber, § 452 Rn. 17.

lagerungen werden der vorhergehenden oder nachfolgenden Beförderung zugerechnet.⁷³⁴

III. Verschiedene Rechtsvorschriften für die hypothetischen Teilstrecken

- 477 Als **hypothetisch anzunehmende Teilstrecke** gilt die Strecke, auf der das Gut **durchgängig mit einem Beförderungsmittel** von oder bis zu einem Umschlag befördert wird.⁷³⁵ Es müssen **unterschiedliche Rechtsvorschriften** für die hypothetisch anzunehmenden Teilstrecken anzuwenden sein, etwa im intermodalen Containerverkehr über See die Vorschriften des Frachtvertrages, §§ 407 ff HGB, und die des Seehandelsrechts,⁷³⁶ §§ 476 ff HGB. Ebenso muss die Ausstellung von Dokumenten fingiert werden können, wie z. B. gem. § 642 I HGB zwingend die Ausstellung eines Konnossements. Es gilt fiktiv das zwingende und das dispositive Recht, ebenso gelten als unterschiedliche Rechtsvorschriften Handelsbräuche und Verkehrssitten wie z. B. die „Hamburger Kaibetriebsordnung“ im Hamburger Hafen, jedoch nicht die für die einzelnen Teilstrecken üblichen AGB.⁷³⁷
- 478 Fraglich ist, ob der **Umschlag** eine **Teilstrecke** oder eine **beförderungsbedingte Nebenleistung** ist, etwa bei einer kurzen Zwischenlagerung. Der Umschlag ist dann eine Teilstrecke iSd § 452 HGB, wenn der Umschlag wegen der zurückzulegenden Strecke oder der eingesetzten Hilfsmittel eine eigene Bedeutung hat oder ein eigenständiger Umschlagsvertrag vorliegt und deshalb ein Frachtvertrag iSd §§ 407 ff HGB vorliegen könnte.⁷³⁸
- 479 Streitig ist, ob der **Umschlag** von **Stückgut und Containern im Seehafen** eine eigene **hypothetisch anzunehmende Teilstrecke** oder eine beförderungsbedingte Nebenstrecke der vorhergehenden oder nachfolgenden Beförderung ist (siehe dazu sogleich IV.) Rechtsfolge).⁷³⁹

⁷³⁴ MüKo-HGB/*Herber*, § 452 Rn. 19, 22.

⁷³⁵ *Koller*, § 452 Rn. 15, 12–17.

⁷³⁶ Streitig ist, ob der Fährverkehr resp. der Huckepack-Verkehr (iSd Art. 2 CMR) einer unterschiedlichen Rechtsvorschrift unterworfen ist: zu Recht bejahend: *Mast*, Der multimodale Frachtvertrag nach deutschem Recht, S. 75, mwN.

⁷³⁷ Palandt/*Thorn*, BGB, Art. 2 EGBGB, Rn. 1.

⁷³⁸ *Koller*, Die Rechtsnatur des Umschlagsvertrages und ihre Bedeutung für die Teilstrecke, *TranspR* 2008, 333 ff; *Herber*, Nochmals: Multimodalvertrag, Güterumschlag und anwendbares Recht, *TranspR* 2005, 59 ff., der übersieht, dass ca. 90% aller Umschlagsbewegungen von Containern auf den Seehafen-Terminals Anlieferungen oder Auslieferungen für die Verfrachter betreffen, also keine eigenständigen Werk-, Lager- oder Frachtverträge mit den Empfängern oder Abladern sind und nur darauf beziehen sich die terminaleigenen AGB; so auch schon: *Brüggemann*, Auswirkungen des Transportrechtsreformgesetzes auf das Recht der Umschlagbetriebe, *TranspR* 2000, 54 ff.

⁷³⁹ *Koller*, Die Haftung des Multimodalbeförderers beim bekannten Schadensort, *VersR* 2000, 1187–1194,

IV. Rechtsfolgen

1. Bei unbekanntem Schadensort (§ 452)

Die Rechtsfolge eines vorliegenden intermodalen Frachtvertrags bei **480**
unbekanntem Schadensort ist, dass **für den gesamten Vertrag das**
Frachtvertragsrecht der §§ 407 ff. HGB mit deren Haftungsregelungen
und – begrenzungen gelten, soweit internationale Übereinkommen dies
zulassen.⁷⁴⁰ Dies gilt bei unbekanntem Schadensort ausdrücklich auch für
die Teilbeförderung über See, § 452 S. 2 HGB, was zu der etwas seltsam
anmutenden und streitigen Folgerung führt, dass etwa die Haftung des
Verfrachters für die Seetüchtigkeit des Schiffes, § 559 HGB, nach den Vor-
schriften der §§ 407 ff. HGB beurteilt werden muss und die im Seehandels-
recht *zwingend* vorgeschriebenen, für den Verfrachter günstigeren Haf-
tungsbegrenzungen und -beschränkungen nicht mehr gelten.⁷⁴¹

Im **Containerverkehr** gilt bei einer **Beurteilung des Umschlags** als **481**
eigenständige Beförderungsleistung, dass es sich um einen **einheit-**
lichen Frachtvertrag über die beiden **Teilstrecken Umschlag und**
Seestrecke handeln muss, wenn bspw. ein Container in so genannter
„merchant’s haulage“ (Transport nicht durch den Verfrachter) am „Gate“
(Auslieferungs- und Übergabeplatz) eines Container Terminals durch den
Ablader angeliefert resp. den Empfänger abgeholt wird. Dasselbe gilt oh-
nehin bei einer Haus/Haus-Gestellung durch den Verfrachter, also in
„carrier’s haulage“, mit der Rechtsfolge in beiden Fällen, dass die Haf-
tung des Transportrechts gem. §§ 407 ff. HGB auch für die Seestrecke gilt
und nicht die des Seehandelsrechts, §§ 476 ff. HGB.⁷⁴²

2. Bei bekanntem Schadensort (§ 452 a)

Ist das **schadenstiftende Ereignis**, der Verlust oder die Beschädigung **482**
des Gutes oder die Überschreitung der Lieferfrist auf einer **bekanntem**
Teilstrecke eingetreten, sind die **für diese Teilstrecke** von den Parteien
vereinbarten,⁷⁴³ für den Frachtführer, nicht für den Absender, **geltenden**

⁷⁴⁰ Dazu mit kritischen Anmerkungen: *Teutsch*, Probleme des multimodalen Transports in der Binnenschifffahrt, S. 56 ff.

⁷⁴¹ Kritisch: *Oetker/Paschke*, HGB, § 452 Rn. 14.

⁷⁴² *Koller*, § 452 Rn. 20, Fn. 72 m. w. Nachw; *Baumbach/Hopt/Merkt*, § 452 Rn. 3–8; deswegen schlägt *Herber* vor, die Reform des Seehandelsrechts zum Anlass zu nehmen, in § 452 HGB einzufügen, bei unbekanntem Schadensort und einer Beförderung auf überwiegend Seegewässern statt des allgem. Frachtrechts der §§ 407 ff. HGB das Seehandelsrecht anzuwenden; *Herber*, Reform des Seehandelsrechts – Anlass zur Überprüfung auch des Multimodalfrachtrechts, *TranspR* 2010, 85 ff., damit die internationalen Haus/Haus (Land/See/Land)-Containerverkehre auch rechtlich abgebildet werden.

⁷⁴³ BGH v. 25. 10. 2007 I ZR 151/04, *VersR* 2008, 1711, mit Hinweis auf Art. 28 IV 4 1, V EGBGB.

2. Teil. Das HGB-Transportrecht

Rechtsvorschriften anzuwenden.⁷⁴⁴ Wegen der langen Transportstrecken (bis zu 1 km) zwischen Schiff und „Gate“ als Aus- resp. Anlieferungspunkt der Container und dem dafür notwendigen schweren, technisch hochwertigen Umschlagsgerät auf den Containerterminals im Seehafen war streitig, ob diese Strecke eine Teilstrecke im intermodalen Verkehr mit hypothetisch eigenen Rechtsvorschriften ist oder nur eine Umschlagsleistung als Nebenpflicht des Beförderungsvertrags.

483 Für einen während des Umschlages auf dem Kaibetrieb im Seehafen eingetretenen **Verladeschaden** hat der BGH inzwischen in zwei sich ergänzenden Urteilen bestimmt,⁷⁴⁵ dass für einen multimodalen Transport über See **im einkommenden Verkehr die Seestrecke** und damit die Haftung des Verfrachters nach den Bestimmungen des Seehandelsrechts mit dem Beginn der Verladung des Gutes auf das Transportmittel, mit dem der nachfolgende Landtransport durchgeführt werden soll, endet. Die Folge ist, dass für die Umschlagsstrecke im Hafen einkommend das Seehandelsrecht gilt. Begründet wird die Entscheidung u. a. damit, dass die Obhut des Verfrachters und damit die Seestrecke erst mit der Ablieferung des Gutes endet. Das gilt auch, wenn ein Container vor Auslieferung im Löschhafen zur Reparatur transportiert wird.⁷⁴⁶

484 **Streitig** geblieben ist, ob **im ausgehenden Verkehr** für den Umschlag auf dem Terminal die Bestimmungen der §§ 407 ff HGB gelten oder die des Seehandelsrechts, §§ 476 ff HGB.⁷⁴⁷ Das OLG Hamburg

⁷⁴⁴ Koller, Die Haftung des Multimodalbeförderers beim bekannten Schadensort, VersR 2000, 1187–1194.

⁷⁴⁵ BGH v. 3. 11. 2005 – I ZR 325/02, TranspR 2004, 35, 36 f; v. 18. 10. 2007 – I ZR 138/04, TranspR 2007, 472; a. A. mit ausführlicher Begründung: MüKo-HGB/Herber, § 452 Rn. 25 ff, der eine Zwischenlagerung als Teilstrecke erkennt, dabei jedoch nicht berücksichtigt, dass die Zwischenlagerung von Containern auf den Containerterminals betrieblich operativ unumgänglich immer als Annex zum An- oder Auslieferungsvorgang notwendig ist, der aber andererseits den Umschlag im Zusammenhang mit dem Laden oder Löschen am Anfang oder Ende der Seestrecke wegen der herrschenden Verkehrsanschauung als Teilstrecke der Seestrecke akzeptiert, § 452 a Rn. 30 ff.

⁷⁴⁶ OLG Hamburg v. 19. 6. 2008 – 6 U 26/07, TranspR 2008, 261.

⁷⁴⁷ Dreus, Zum Umschlag von Waren in einem Seehafen, TranspR 2008, S. 18 ff, der richtigerweise zwischen Umschlag, Lagerhaltung und dazugehöriger Beförderung unterscheidet, dabei das Gewicht auf die gesamte, unselbständige Umschlagsleistung als *gemischtem Vertrag* mit dem Verfrachter legt (streitig); *Ramming*, Teilstrecken einer multimodalen Beförderung und ihre Abgrenzung, TranspR 2007, 89; Koller, Die Rechtsnatur des Umschlagvertrages und ihre Bedeutung für die Teilstrecke, TranspR 2008, 333; Koller, § 407 Rn. 10 a und ausführlich § 452, Rn. 15 ff., der zu Recht die Einqualifizierung der Teilstrecke von der Verkehrsanschauung abhängig macht und so zwischen Seeschiff, Binnenschiff, Lufttransport, LKW resp. Bahn unterscheidet; Knorre/Demuth/Schmid/Schmid, Handbuch, S. 136 Rn. 29 ff., der die Rechtswahl davon abhängig machen will, welches „eigene Gewicht“ der Umschlag besitzt; Rabe, Das Mafi-Trailer Urteil des BGH – Ein Fazit, TranspR 2008, 186, der – anders als Dreus (s. o.) – den Umschlagsvertrag unabhängig von allen Zusatzleistungen als Werkvertrag einstuft.