

**Was sind „Rechte aus dem Frachtvertrag“?**

Die Frachtzahlung allein erzeugt aus sich heraus keine Rechte am Beförderungsgut - auch kein Verfügungsrecht! 372

Zahlt der Absender die Fracht, kann er im deutschen Binnenverkehr bis zur Ablieferung über das Gut verfügen, aber als Absender, und nicht, weil er die Fracht zahlt. 373

Im CIM-Verkehr hängt das Verfügungsrecht am Gut von den Erklärungen in der Vertragsurkunde ab: 374

- keine Erklärung: bereits ab Ausstellung des Frachtbriefs ist der Empfänger verfügungsberechtigt (Artikel 18 § 3 CIM) 375

- (Regelfall) Erklärung „Absender bleibt verfügungsberechtigt, bis das Gut Deutschland verlassen hat“: ergibt sich aus dem Wortlaut 376

- Erklärung „Empfänger ist nicht verfügungsberechtigt“: nur der Absender darf durch nachträgliche Verfügung den Frachtvertrag abändern; der Empfänger kann nur die Sendung annehmen oder die Annahme verweigern (dann tritt ein Ablieferungshindernis ein). 377

Zahlt der Empfänger die Fracht, kann er je nach den Erklärungen in der Vertragsurkunde über das Gut verfügen (siehe oben); ist er durch Erklärung des Absenders aber nicht verfügungsberechtigt, kann er nur 378

- das Gut annehmen oder 379

- die Annahme verweigern, jedoch 380

- nicht den Frachtvertrag durch eigene Verfügung ändern. 381

In keinem der oben genannten Fälle hat ein bloßer Frachtzahler [Frachtzahlung durch Dritte] das Verfügungsrecht am Gut; das Verfügungsrecht ergibt sich nur aus der Eigenschaft als Absender oder Empfänger im Text der Vertragsurkunde. Auch der Druck einer Frachtzahler-Kundennummer im Frachtbrief generiert keine Rechte am Gut; nicht einmal ein Text „Frachtzahlung durch XYZ“ würde Rechte am Gut erzeugen. 382

Eigene Anmerkungen: .....

.....

.....

**Welche Rechte aus dem Frachtvertrag hat „der Kunde“ allgemein?**

- 384 Die unscharfe Verwendung des Begriffs „Kunde“ führt oft zu Verständnisproblemen, weil die Rechte des „Kunden“ von seiner Rolle im Beförderungsvertrag abhängen: als Absender, Empfänger oder Frachtzahler.
- 385 Ein Frachtvertrag ist eine Unterart des Werkvertrages; genauer: ein typengemischter Konsensualvertrag zugunsten Dritter mit Elementen des Geschäftsbesorgungsvertrages, der zwischen Absender und Beförderer geschlossen wird, als Hauptpflicht die Ortsveränderung des Transportgutes zum Zielort und die Ablieferung an den Empfänger zum Inhalt hat. Hauptpflicht des Absenders ist die Zahlung der Fracht.
- 386 Der Empfänger ist nicht Vertragspartner, sondern nur Begünstigter aus dem Frachtvertrag.<sup>137</sup>
- 387 Gleichwohl gehen Rechte aus dem Frachtvertrag mit der Ablieferung auf den Empfänger über (womit der Absender sie ggf. verliert).
- 388 Bei Personengleichheit von Absender und Empfänger sind die Rechte aus der jeweiligen Rolle im Frachtvertrag besonders zu beachten: bis zur Ablieferung als Absender, nach der Ablieferung als „Begünstigter“.
- 389 Wird die Fracht durch einen Dritten bezahlt, der weder Absender noch Empfänger ist, so erwirbt dieser zu keiner Zeit durch die bloße Frachtzahlung die Rechte eines Absenders oder (nach Ablieferung) eines Empfängers oder auch nur (während des Transportes) die eines Verfügungsberechtigten.
- 390 Dieser frachtzahlende Dritte braucht auch nicht im Text der Vertragsurkunde (des Frachtbriefs) bzw. deren elektronischer Abbildung zu erscheinen. Falls er erscheint: die Nennung seiner Kundennummer dort ist ein technisches Hilfsdatum ohne rechtliche Auswirkung.

---

137 vgl. Koller, Transportrecht, Rzz. 9, 13, 35, 40 zu § 407 HGB

Eigene Anmerkungen: .....

.....

.....

Warum der frachtzahlende Dritte für den Absender (als Frachtzahler im Versand, FZV) oder für den Empfänger (als Frachtzahler im Empfang, FZE) oder im CIM=Verkehr als Transitfrachtzahler die Fracht an die Eisenbahn entrichtet, ist für die Eisenbahn irrelevant : die rechtliche Basis ist eine Sache zwischen Frachtzahler und Absender/Empfänger. 391

Lediglich die Details der Zahlung sind vertraglich mit der Eisenbahn zu regeln, in der Regel in einem Kundenabkommen (KÄ). 392

Seit Mitte 2021 ist statt des Begriffs „Kundenabkommen“, der auch in der CIM verwendet wird, die Bezeichnung „Transportvertrag“ in Mode gekommen (nicht einmal „Transportrahmenvertrag“, was sich sprachlogisch geradezu aufdrängen würde). Welchem Zweck diese Umbenennung dient (falls sie überhaupt etwas bezweckt), ist unklar. 393

Auf der Rechtsgrundlage CIM hat das CIT<sup>138</sup> als Arbeitsdokument die „Allgemeinen Beförderungsbedingungen für den internationalen Eisenbahn=Güterverkehr (ÄBB=CIM)“ herausgegeben. Darin heißt es im Punkt 1 unter Buchstabe e : 394

- e) „Kundenabkommen“ – den Vertrag, der zwischen dem Kunden oder einem Dritten einerseits und dem Beförderer andererseits abgeschlossen wird und der eine oder mehrere den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM unterstehende Beförderungen<sup>139</sup> regelt; ...“

Das CIT benützt hier selbst den unscharfen Begriff des „Kunden“, statt scharf auf den Absender und/Empfänger abzustellen. Es nennt aber auch ausdrücklich den „Dritten“ als Vertragspartei des Beförderers neben dem Absender oder Empfänger. 395

138 Eigendefinition gemäß ÄBB-CIM: „CIT“ - das Internationale Eisenbahntransportkomitee, ein Verein nach Schweizerischem Recht mit Rechtspersönlichkeit und Sitz in Bern, dessen Ziel insbesondere die einheitliche Anwendung und Umsetzung des internationalen Eisenbahnbeförderungsrechts nach Maßgabe des COTIF ist.

139 Daraus ist die Natur des KÄ als Rahmenvertrag ableitbar: die Rahmenbedingungen für zum Zeitpunkt des Vertragsschlusses noch nicht bekannte Einzel-Beförderungsverträge (Einzelsendungen auf konkreten Wagen, Gewichte etc.) werden hier abgesteckt.

Eigene Anmerkungen: .....

.....

.....

- 396 Diese Konstellation kommt dann zum Tragen, wenn die Frachtzahlung - und nur die Frachtzahlung - Gegenstand des KÄ ist. Geschieht diese Frachtzahlung durch einen Dritten, also nicht durch den Absender oder den Empfänger, ist es zwar sachgerecht, nur dies im KÄ zu regeln.
- 397 Daraus ergibt sich aber auch: alles weitere (Rollen und Rechte von Absender und Empfänger, Verfügungsrecht, Recht zum Geltendmachen von Ansprüchen etc.) unterfällt dann, weil es im KÄ eben nicht geregelt ist, den allgemeinen Vorschriften.
- 398 Dann und nur dann ist es entbehrlich, Absender oder Empfänger ins KÄ einzubeziehen,
- weil die sie betreffenden Sachverhalte außerhalb der Frachtzahlung von den allgemeinen Vorschriften abgedeckt sind
  - und deshalb im KÄ nicht geregelt werden müssen.
- 399 Im Umkehrschluß ergibt sich, daß die speziell geregelten Frachtzahlungsaspekte die durch allgemeine Vorschriften gedeckten Rechte von Absender/Empfänger nicht berühren und deshalb der frachtzahlende Dritte aus der reinen Frachtzahlung heraus keine Absender- oder Empfängerrechte erwerben kann.
- 400 Der Frachtzahler hat das Recht, die Fracht zu zahlen und sie korrekt abgerechnet zu bekommen, selbstverständlich mit Korrektur allfälliger Falschabrechnungen im Zuge der Rechnungsreklamation. Das ist alles.
- 401 - Er darf weder den Frachtvertrag abändern (das darf nur der Verfügungsberechtigte)
- 402 - noch kann er Rechte am Transportgut geltend machen (das können nur bis zur Ablieferung der Absender, danach der Empfänger).
- 403 - Will er in eigenem Namen Forderungen erheben, so muß er sich die Rechte von deren Inhaber abtreten lassen.

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

Änsprüche aus einem anderen Rechtsregime, dem ÄVV, etwa wegen Beschädigung von Wagen anderer Halter oder wegen Beförderungsfristüberschreitung, kann ein Frachtzahler erst recht nicht geltend machen, ebensowenig wie dies „Äbsender“ oder „Empfänger“ im CUV=Wagenbrief können, wenn sie nicht selbst der Wagenhalter sind.<sup>140</sup> 404

Die Rechte aus dem Frachtvertrag für Äbsender und Empfänger sind im deutschen Binnenverkehr und im internationalen Verkehr deutlich anders strukturiert: im internationalen Verkehr kann der Empfänger erheblich früher zum „Berechtigten“ werden als im Binnenverkehr. 405

**Inwiefern ist das CIM-Recht anders strukturiert, und was sind die Folgen?**

Der Übergang des Rechtes zur Verfügung über das Gut vom Äbsender auf den Empfänger ist anders geregelt, daher liegt der Fokus auf dem „Berechtigten“. Dem Wortlaut der CIM nach kann nämlich der Empfänger schon vor der körperlichen Übernahme des Gutes durch den Beförderer der Berechtigte sein, und damit hat der Äbsender bereits alle Rechte zugunsten des Empfängers verloren. Es kommt dabei auf die Eintragungen (oder Nicht-Eintragungen) im Frachtbrief an (Willenserklärungen des Äbsenders). 406

**Welche Rechte hat der Äbsender im deutschen Binnenverkehr?**

Der Äbsender darf bis zur Äblieferung der Sendung 407

- über das Gut verfügen: [Verfügungsrecht] 408
- nicht weiterbefördern; 409
- an anderen Äblieferort 410
- an andere Äblieferstelle 411

---

140 zum „Wagenrecht“ - ÄVV usw. - siehe ab Rz. 326

Eigene Änmerkungen: .....  
.....  
.....

- 412 - an anderen Empfänger abliefern
- 413 · Beförderer kann Ersatz seiner Aufwendungen verlangen (Umverfügungsentgelt);
- 414 · Beförderer kann ggf. begründet die Umverfügung ablehnen - § 418 I HGB -
- 415 - Weisungen zur Behebung von Beförderungs- oder Ablieferhindernissen erteilen - § 419 I HGB -
- 516 - unauffindbares Gut nach 20 Tagen als verloren betrachten (Verlustvermutungsfrist) - § 424 I HGB -

**Welche Rechte hat der Absender im CIM-Verkehr?**

417 Der Absender im internationalen Verkehr gemäß CIM darf:

- 419 - über das Gut verfügen : [Verfügungsrecht]
- 420 - nicht weiterbefördern - Art. 18 § 1 lit. a CIM -
- 421 - die Ablieferung aussetzen - Art. 18 § 1 lit. b CIM -
- 422 - an anderen Empfänger - Art. 18 § 1 lit. c CIM -
- 423 - an anderem Ablieferort - Art. 18 § 1 lit. d CIM -  
abliefern

424 mit den folgenden bedeutenden Abweichungen vom Binnenverkehr nach dem deutschen HGB, die bis in die Systematik hineinwirken :

425 **Art. 18 – Verfügungsrecht über das Gut**

§ 3 Das Recht zur Änderung des Beförderungsvertrages steht vorbehaltlich eines gegenteiligen Vermerks des Absenders im Frachtbrief dem Empfänger bereits von der Ausstellung des Frachtbriefes an zu.

426 Das heißt, der Empfänger kann schon rechtlich über das Gut verfügen, bevor der Beförderer es tatsächlich in Gewahrsam genommen hat.

Eigene Anmerkungen: .....

.....

.....

Die Varianten des „gegenteiligen Vermerks des Absenders“ sind oben unter Rz. 375 ff. aufgelistet. **427**

Gleichwohl kann der Absender bis zur Ablieferung des Gutes an den Empfänger Rechte aus Verlust, Teilverlust (Minderung) oder Beschädigung geltend machen. Mit der Ablieferung gehen auch diese Rechte an den Empfänger über. **428**

Das Geltendmachen von Ansprüchen wegen Verlustes ist überhaupt nur von der Seite des Absenders her denkbar: was abgeliefert wurde, kann nicht in Verlust geraten sein – und aus der Gegenrichtung gedacht: für etwas, was den Empfänger nie erreicht hat, können keine Rechte auf ihn übergegangen sein. **429**

Die Rechte des Frachtzahlers, soweit er weder Absender noch Empfänger ist, sind oben besprochen; Verfügungsrecht und Rechte am Gut gehören nicht dazu. **430**

Ein Sonderfall ist der Anspruch eines solchen Frachtzahlers auf Frachterstattung bei Verlust der Sendung. **431**

**CIM Artikel 30 – Entschädigung bei Verlust**

§ 1 Bei gänzlichem oder teilweisem Verlust des Gutes hat der Beförderer ohne weiteren Schadenersatz eine Entschädigung zu zahlen, die nach dem Börsenpreis, allenfalls nach dem Marktpreis, und mangels beider, nach dem gemeinen Wert von Gütern gleicher Art und Beschaffenheit an dem Tag und an dem Ort, an dem das Gut übernommen worden ist, berechnet wird.

§ 4 Der Beförderer hat außerdem Fracht, entrichtete Zölle und sonstige im Zusammenhang mit der Beförderung des verlorenen Gutes gezahlte Beträge mit Ausnahme der Verbrauchsabgaben auf Gütern, die im Steueraussetzungsverfahren befördert werden, zu erstatten. **432**

unter Berücksichtigung von Artikel 44 § 3 CIM: **433**

§ 3 Zur gerichtlichen Geltendmachung von Ansprüchen auf Erstattung von Beträgen, die auf

Eigene Anmerkungen: .....

.....

.....

Grund des Beförderungsvertrages gezahlt worden sind, ist nur berechtigt, wer die Zahlung geleistet hat.

- 434 Das heißt, wenn auf Grund des Beförderungsvertrages die Fracht bereits durch einen Dritten bezahlt wurde, dann aber das Gut in Verlust gerät, steht diesem Frachtzahler die Erstattung dieser Fracht zu (während für den Wertverlust des verlorenen Gutes die Eisenbahn dem Absender Schadenersatz zahlen muß - und nicht dem Frachtzahler).

**Welche Rechte hat der Empfänger im deutschen Binnenverkehr ?**

- 435 Der Empfänger hat nach der Ablieferung folgende Rechte :
- 436 - Ansprüche aus Beschädigung des Gutes geltend zu machen
- 437 - Ansprüche aus Teilverlust (Minderung) geltend zu machen
- 438 - Ansprüche aus Schäden durch Lieferfristüberschreitung geltend zu machen
- 439 - falls er die Fracht gezahlt hat, die (ggf. teilweise) Frachterstattung zu verlangen.

**Welche Rechte hat der Empfänger im CIM-Verkehr ?**

- 440 Die gleichen wie im Binnenverkehr.

**Wer wird bei Verlust des Gutes entschädigt ?**

- 441 Der Absender, denn der Frachtvertrag wurde nicht erfüllt, der Empfänger konnte nichts empfangen und deshalb auch keine Rechte erwerben. Daß er vorher verfügungsberechtigt war, ändert daran nichts.
- 442 Übrigens ist es ein Unterschied, ob das Gut abhanden gekommen ist (Verlust) oder ob es etwa zerstört oder vollständig entwertet wurde (Totalbeschädigung).

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

**Wie gestaltet sich die Entschädigung bei Teilverlust des Gutes?**

Hier sei noch einmal der ältere Begriff der „Minderung“ erwähnt, der 443  
z. B. bei Streu- und Rieselverlusten von Schüttgütern gängig war.

Ein Teilverlust läßt sich durch Anzahl (Packstücke, Paletten) oder 444  
durch Gewicht (Differenz von Empfangs- und Versandgewicht) konkretisieren. Bei Gewichts-  
differenzen ist zu prüfen, ob sie durch Schwund 445  
oder durch spezifische Eigenschaften des Gutes entstanden sein können,  
denn das führt zum Haftungsausschluß.

Da der Teilverlust in der Regel bei oder nach der Ablieferung der 446  
Sendung festgestellt wird, also nachdem die Rechte an der Sendung  
auf den Empfänger übergegangen sind, ist dieser anspruchsberechtigt.  
Damit er seinen Anspruch durchsetzen kann, muß er aber auch seiner 447  
Obliegenheit zur fristgerechten Schadensanzeige nachkommen.

Will der Absender selbst Ansprüche geltend machen, muß er sie 448  
sich vom Empfänger abtreten lassen. Das hat nur dann einen Sinn, 449  
wenn die Ansprüche nicht bereits vernichtet sind, etwa durch Obliegen-  
heitsverletzungen des Empfängers (Fristversäumnis od. dgl.).

Empfänger und Absender sind mitunter überrascht und mäßig erfreut, 450  
wenn sie auf folgende Konstellation treffen :

- Empfänger *unterläßt* eine Schnittstellenkontrolle bei Annahme der  
Sendung, das heißt, er nimmt sie *unbeanstandet* an
- Empfänger *hat* die Sendung *unbeanstandet angenommen* und  
stellt bei seiner *internen* Eingangskontrolle fest, daß sie nicht voll-  
ständig ist
- Empfänger zeigt den Teilverlust *nicht* nachträglich innerhalb von  
sieben Tagen bei der Eisenbahn an, ersucht *nicht* um Erstellung  
einer Tatbestandsaufnahme nach Ablieferung („IAnA“)
- (*Ansprüche auf Entschädigung bei Teilverlust erlöschen*)

Eigene Anmerkungen: .....

.....

.....

- Empfänger kürzt die Rechnung des Absenders um die fehlenden Sendungsbestandteile (*die Buchhaltungsprozesse etc. brauchen ihre Zeit*)
- Absender wird beim Beförderer vorstellig, um sich den Teilverlust entschädigen zu lassen
- Beförderer lehnt die Forderung rechtssicher ab, weil der Anspruch durch Obliegenheitsverletzung des Empfängers vernichtet wurde
- Überlegungen zur Anspruchsberechtigung sind inzwischen müßig, weil ein erloschener (vernichteter) Anspruch nicht wieder auflebt.

451 Der Empfänger ist ordentlicher Kaufmann und war nicht gehindert,  
452 - eine Schnittstellenkontrolle bei Annahme der Sendung vorzunehmen und Unstimmigkeiten sofort zu beanstanden oder  
453 - ggf. die Beanstandung *innerhalb der gesetzlichen Frist* nachträglich vorzubringen (und dann zu beweisen, daß der Teilverlust nicht doch erst nach der unbeanstandeten Ablieferung entstanden ist).

454 Seine Unterlassungen können nicht zu Lasten des Beförderers gehen.  
455 Sie liegen in der Sphäre des *Empfängers*, unterliegen dessen kaufmännischem Risiko. Er kalkuliert für sich, ob es langfristig rentabler ist, Personal vorzuhalten, zu instruieren und zu überwachen, um solche Unregelmäßigkeiten *sofort* zu melden - oder uneinbringliche Ansprüche hinzunehmen. Das alles geht den Beförderer nichts an, damit muß er sich nicht befassen, noch viel weniger muß er dafür aufkommen.

456 Nur falls der Empfänger die Annahme der Sendung verweigert, verbleiben die Rechte beim Absender. Dann wird *dieser* wegen eines Ablieferhindernisses um Verfügung ersucht, was mit der Sendung zu geschehen habe - und dann kann auch das oben beschriebene Szenario so nicht ablaufen.

Eigene Anmerkungen: .....

.....

.....