

Betriebs Berater

43 | 2015

Recht | Wirtschaft | Steuern

19.10.2015 | 70. Jg.
Seiten 2561–2624

DIE ERSTE SEITE

Prof. Dr. Frank A. Immenga, LL.M., RA

„Dieselgate“: Neue Erkenntnisse für eine effektive(re) Compliance-Kultur?

WIRTSCHAFTSRECHT

Dr. Thorsten Seidel, LL.M., RA/Notar, und **Maximilian Wolf**

Minderheitenschutz in der Gesellschaft – Bedeutung der Kernbereichslehre in der neueren BGH-Rechtsprechung | 2563

Dominic Steinborn, RA/FATransportR, und **Dr. Christoph Wege**, RA

Allgemeine Deutsche Spediteurbedingungen (ADSp) zwischen Marginalisierung und Reform | 2568

STEUERRECHT

Prof. Dr. Florian Haase, RA/FAStR, und **Malte Geils**, StB

Die steuerliche Abzugsfähigkeit von Kartellgeldbußen | 2583

Dr. Günter Winkels, RA/StB/FAStR

Zur steuerlichen Behandlung von gemeinnützigen Stiftungen und Familienstiftungen des Schweizerischen Rechts | 2589

Dr. Christian von Oertzen, RA/FAStR, und **Dr. Manfred Reich**, RA/FAErbR/StB

Reform der Unternehmenserbschaftsteuer – Überblick über den aktuellen Stand des Gesetzgebungsverfahrens | 2591

BILANZRECHT UND BETRIEBSWIRTSCHAFT

Dr. Dirk Koch, RA/StB/FAStR

BB-Gesetzgebungs-, Verwaltungs- und Rechtsprechungsreport zu bilanziellen Aspekten des Umwandlungssteuerrechts 2014/2015 | 2603

ARBEITSRECHT

Prof. Dr. Bernd Schiefer, RA/FAArbR

Kündigung wegen häufiger Kurzerkrankungen | 2613

Dominic Steinborn, RA/FATransportR, und Dr. Christoph Wege, RA

Allgemeine Deutsche Spediteurbedingungen (ADSp) zwischen Marginalisierung und Reform

Zur aktuellen Empfehlung der sog. „Allgemeinen Deutschen Transport- und Lagerbedingungen (DTLB)“ durch die Verbände der verladenden Wirtschaft

Die Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen (ADSp) nehmen in Transportrecht und -wirtschaft eine prominente Rolle ein. Ihre Verkehrsgeltung drohen die ADSp nun einzubüßen. Die seit Oktober 2012 geführten Verhandlungen über eine Neufassung der ADSp sind gescheitert. Der Bundesverband der Deutschen Industrie (BDI), der Bundesverband Großhandel, Außenhandel, Dienstleistungen (BGA), der Bundesverband Wirtschaft, Verkehr und Logistik (BWVL) und der Handelsverband Deutschland (HDE) wollen sich an einer Überarbeitung nicht mehr beteiligen. Sie halten die ADSp nicht länger für empfehlenswert und raten seit dem 18.9.2015 zur Anwendung ihres eigenen Gegenentwurfs: den sogenannten Allgemeinen Deutschen Transport- und Lagerbedingungen (DTLB). Durch diesen Vorstoß der Verbände der verladenden Wirtschaft befinden sich die ADSp nun in einem nach Auflösung drängenden Spannungszustand zwischen Marginalisierung und Reform. Der Beitrag stellt die zentralen Bestimmungen der DTLB näher vor und spricht Handlungsempfehlungen für Transportunternehmen, Spediteure, aber auch für die Unternehmen der verladenden Wirtschaft aus.

I. Einleitung

Die ADSp genießen bis heute eine Verkehrsgeltung, wie sie für Allgemeine Geschäftsbedingungen äußerst ungewöhnlich ist. Ihre Stärke liegt im täglichen Massengeschäft, dort, wo Speditions-, Fracht- oder Lagerverträge (Verkehrsverträge) auf Zuruf geschlossen und Bedingungen nicht im Einzelnen ausgehandelt werden. Die ADSp stellen zu diesem Zweck eine nach Vertragspflichten sowie Haftungs- und Versicherungsrisiken ausgewogene Regelung bereit, die zu großer Marktakzeptanz und Rechtssicherheit geführt hat.¹ Dem tragen auch Rechtsprechung und Lehre Rechnung, die davon ausgehen, dass die ADSp bereits dann wirksam in einen Verkehrsvertrag einbezogen sind, wenn der Auftraggeber weiß oder wissen muss, dass sein Auftragnehmer nach den ADSp arbeitet.²

II. Haftung und Versicherung

Den Regelungs- und Wirkungskern der ADSp bilden ihre dem Frachtrecht entlehnten und die zugunsten des Auftragnehmers modifizierten Haftungsbestimmungen. Der Auftragnehmer eines Verkehrsvertrags³ haftet für Verluste und Beschädigungen, die sich in seiner Obhut ereignen, im Grundsatz verschuldensunabhängig, dafür aber der Höhe nach begrenzt auf einen bestimmten Höchstbetrag pro Kilogramm des Rohgewichts der Sendung. Die Haftung des Frachtführers zeichnet sich gemäß § 425 Abs. 1 HGB einerseits durch ihre weit-

gehend verschuldensunabhängige, kausale Anknüpfung⁴ an die Schadensentstehung innerhalb der Obhut des Frachtführers aus, andererseits durch ihren Katalog an Haftungsbefreiungs- und Haftungsbeschränkungstatbeständen. §§ 425 Abs. 2, 426, 427 HGB befreien den Frachtführer von seiner Haftung nach § 425 Abs. 1 HGB. §§ 429–433 HGB bestimmen die Haftung des Frachtführers der Höhe nach. Sie begrenzen den Schadensbetrag durch besondere Wertersatzbestimmungen (§ 429 HGB) oder Haftungshöchstbeträge (§ 431 HGB) und nehmen bestimmte Schadensposten von der Haftung aus (§ 432 S. 2 HGB).

Wenn also Güter beim Transport verloren gehen, beschädigt oder verspätet abgeliefert werden, ist der Auftragnehmer in der Haftung, wenn nicht der Schaden durch eine als Haftungsausschlussgrund konzipierte Kataloggefahr verursacht worden ist oder sich als unvermeidbar im Sinne des § 426 HGB darstellt. Dieses Zusammenspiel von Haftungsregel und -ausschluss ist eng mit dem versicherungsvertragsrechtlichen Deckungssystem der Transportgüterversicherung verwandt. Dort gewährt der Versicherer im Grundsatz⁵ eine Allgefahrdeckung für Güterschäden, die dann im Ergebnis durch einen Katalog von Ausschlüssen und schließlich auch die Vereinbarung von Höchstsummen pro Schadensfall und -ereignis begrenzt wird.⁶ Der frachtrechtliche Haftungsanspruch ist das Ergebnis eines Normanwendungsprozesses, in dem Haftungsbefreiungs- und Haftungsbeschränkungsregelungen verarbeitet werden. Die Konditionalprogramme des frachtrechtlichen Haftungsnormensystems bringen, sofern kein Haftungsbefreiungstatbestand greift, grundsätzlich⁷ einen Anspruch zustande, der seinem Umfang nach von vornherein begrenzt ist.⁸

1 Dies ist nicht zuletzt dem Umstand zu verdanken, dass die ADSp eine gemeinsame Empfehlung der verladenden und transportierenden Wirtschaft sind.

2 BGH, 29.6.1959 – II ZR 114/57, NJW 1959, 1679; NJW 1976, 2075; NJW 1985, 2411, 2412, VersR 1985, 1036; NJW-RR 1989, 481, TranspR 1989, 141; NJW-RR 1996, 1313, TranspR 1997, 159. OLG Karlsruhe, 18.10.2006 – 15 U 48/05, TranspR 2007, 209, 212; OLG Brandenburg, 15.8.2001 – 7 U 32/01, TranspR 2001, 474, 475 ff.; OLG Hamburg, 11.1.2001 – 6 U 72/00, TranspR 2001, 300, 301; LG Hamburg, 2.5.2007 – 415 O 184/05, IPRspr. 2005 Nr. 107, 263. Seit Inkrafttreten der Transportrechtsreform 2008 hat der BGH allerdings nicht mehr an diese Rechtsprechung angeknüpft. Im Schrifttum ist die Einbeziehung der ADSp kraft stillschweigender Unterwerfung umstritten, vgl. die Nachweise bei *Bahnsen*, in: MüKo-HGB, Bd. 7, 3. Aufl. 2014, Vorbem. ADSp, Rn. 12.

3 Die ADSp nennen ihn pauschal „Spediteur“, auch wenn der abgeschlossene Verkehrsvertrag kein Speditionsvertrag im Sinne des § 453 HGB ist.

4 Der Frachtführer haftet nicht absolut kausal, §§ 425 i.V.m. 426 HGB statuieren eine Haftung für bei größter Sorgfalt vermeidbare Güterschäden oder Lieferfristüberschreitungen, vgl. *Koller*, Transportrecht, 8. Aufl. 2013, § 425 HGB, Rn. 1.

5 Nach den DTV-Güterversicherungsbedingungen 2000/2011 „Volle Deckung.“

6 Vgl. zu Gegenstand und Ausschlüssen der DTV-Güter 2000/2011 *Ehlers/Steinborn/Wege*, in: Handbuch Versicherungsrecht, 6. Aufl. 2014, § 18 Transportversicherung, Rn. 28 ff.

7 Soweit nicht die Voraussetzungen des § 435 HGB eingreifen.

8 *Steinborn/Wege*, Transportrecht 2014, 15 f.

Das so skizzierte System der frachtrechtlichen Haftungsbeschränkungen wird von den ADSp zugunsten des Spediteurs, Lagerhalters oder Frachtführers fortgesetzt. Der Auftragnehmer eines Verkehrsvertrags kommt mit Anwendung der ADSp in den Genuss weiterer Haftungsbeschränkungen und summenmäßiger Höchstgrenzen. Für Verluste und Beschädigungen, die sich während des Transports mit einem Beförderungsmittel ereignen, gilt nach Ziff. 23.1.2 ADSp der gesetzlich bestimmte Haftungshöchstbetrag von 8,33 Sonderziehungsrechten (SZR)⁹ pro Kilogramm des Rohgewichts der Sendung, jedoch nach Ziff. 23.1.4 ADSp beschränkt auf einen Betrag in Höhe von 1 Mio. Euro (oder 2 SZR je nachdem welcher Betrag höher liegt) pro Schadensfall und in Höhe von 2 Mio. Euro (oder 2 SZR je nachdem welcher Betrag höher liegt) pro Schadensereignis. Die Haftung des Auftragnehmers bei verfügbarer Lagerung oder transportbedingter Zwischenlagerung ist auf fünf Euro pro Kilogramm des Rohgewichts der Sendung beschränkt, während das Gesetz in § 475 HGB eine unbegrenzte Haftung des Lagerhalters vorsieht. Die vertragliche, den ADSp zugrunde liegende Verteilung der Haftungsrisiken entspricht der Verteilung der mit dem Abschluss des Verkehrsvertrages verbundenen Chancen: Die den Transportpreis oft bei weitem übersteigenden Transportrisiken sollen auf den Vertragspartner verlagert werden, der vom niedrigen Transportpreis profitiert, also den Auftraggeber. Das Haftungskonzept der ADSp gesteht dem Auftragnehmer Haftungserleichterungen zu, die es erlauben, die Haftung überschaubar, die Versicherungsprämien niedrig und den Transportpreis wirtschaftlich zu halten. Das Konzept ist nicht unangemessen, da der Auftraggeber seine ihm hierdurch verbleibenden Haftungs- und Regresslücken selbst relativ problemlos durch eigene Transportversicherungen schließen kann.

Die von den Verbänden der verladenden Wirtschaft nun vorgelegten DTLB weichen von dieser Verteilung der Haftungsrisiken deutlich zu Lasten des Auftragnehmers ab. Vereinfacht dargestellt heben sie das durch die ADSp etablierte Haftungsniveau wieder auf das gesetzlich vorgesehene Maß an. Der Lagerhalter soll nach Ziff. 7.1.5 DTLB nun auf das Dreifache dessen haften, was er bei Verlust des Gutes zu zahlen hätte, also nach Ziff. 7.1.1 DTLB in Verbindung mit § 475 HGB in Höhe des gesamten Wertes des eingelagerten Gutes. Eine gewichtsmäßige Haftungsbeschränkung ist nicht vorgesehen. Bei Transportgüterschäden gelten nach Ziff. 7.1.1 DTLB im Grundsatz die gesetzlichen Haftungsbeschränkungen; jedoch ohne dabei dem Auftragnehmer eine summenmäßige Haftungshöchstgrenze pro Schadensfall und Schadensereignis zuzugestehen.

III. Anwendungsbereich für Speditionsverträge verschlossen

Die ADSp gelten nach dem ihnen eigenen Spediteurbegriff für sämtliche Verkehrsverträge.¹⁰ Der Anwendungsbereich der DTLB beschränkt sich nach Ziff. 1.3.1 auf Transport- und Lagerverträge. Den Speditionsvertrag haben die Verfasser der DTLB aber aus dem Anwendungsbereich herausgenommen. In dieser Radikalität kann das nicht beabsichtigt gewesen sein. Denn in Ziff. 1.1 DTLB ist eine Frachtführerdefinition enthalten, die auch den Spediteur im Selbsteintritt (§ 458 HGB), den Sammelladungsspediteur (§ 460 HGB) und den in der Praxis bedeutsamen Fixkostenspediteur (§ 459 HGB) umfasst. Es scheint daher geplant gewesen zu sein, den Anwendungsbereich der DTLB an den eigens neu und abweichend vom Gesetz

definierten Begriff des Frachtführers zu knüpfen. Aus diesen Planungen ist aber nichts geworden. Denn Ziff. 1.3.1 DTLB knüpft die Anwendbarkeit der DTLB eben nicht an den Frachtführerbegriff der Ziff. 1.1 DTLB, sondern an das Vorliegen eines Fracht- oder Lagervertrags. Der Speditionsvertrag zu fixen Kosten kann nicht dadurch zum Frachtvertrag werden, dass Ziff. 1.1 DTLB den Fixkostenspediteur zum Frachtführer erklärt. Denn dem gesetzlichen Frachtführerbegriff im Sinne des § 407 HGB, auf den Ziff. 1.3.1 DTLB inzident referenziert, kann Ziff. 1.1 DTLB mit ihrer eigenen Frachtführerdefinition nichts anhaben.

IV. Praxisferne und verwendungszweckwidrige Regelungsbestandteile

Die DTLB wollen unverkennbar die Interessen der Verloader und Transportauftraggeber stärker akzentuieren und geraten daher auch jenseits der Haftungsregelungen an vielen zentralen Stellen sehr einseitig zum Vorteil der Auftraggeber. Die DTLB weisen dabei auch überflüssige Regelungskomplexe auf, die dem angepeilten Verwendungszweck der DTLB in der Praxis zuwiderlaufen.

Die DTLB sollen ganz offenbar im Rahmen von langfristig angelegten Geschäftsbeziehungen angewendet werden, was sich insbesondere an den Regelungen in Ziff. 2.4, 2.5, 2.6, 3.1 und (teilweise) 5.2.2 zeigt. Der Transportunternehmer soll sich an einem Austausch von Sendungsdaten per Datenfernübertragung beteiligen, soll neben seinen bereits gesetzlich ausführlich geregelten Verhaltenspflichten bei Störungen des Transportablaufs ein eigenes Notfallkonzept entwickeln und sich einem Bewertungs- und Monitoringsystem unterziehen, in dem seine Leistungsqualität in Kennzahlen abgebildet wird. Dazu soll der Transportunternehmer noch ein eigenes Lagersicherheits- und Qualitätsmanagementsystem errichten und unterhalten. Ziff. 2.1.1 DTLB regelt die für Rahmenverträge wichtige Frage nach den Abnahmemengen, genauer: den vom Transportunternehmer verpflichtend zu befördernden Mengen, die freilich bei Vertragsschluss meist nicht abschließend feststehen. Hierzu bestimmt Ziff. 2.1.1 DTLB, dass eine für den Auftraggeber unverbindliche Vorschau (über bestimmte Mengen) für den Auftragnehmer bindend sein soll, wenn er nicht spätestens innerhalb von drei Werktagen nach Zugang der Vorschau widerspricht und die Gründe hierfür dem Auftraggeber schriftlich mitteilt. All das sind Regelungsbestandteile eines Rahmenvertrags, die auf die Bedürfnisse des konkreten Geschäfts zugeschnitten sein sollten. Sie pauschal in AGB zu regeln, dürfte in den wenigsten Fällen den Interessen der Parteien entsprechen. Denn die Maßnahmen, die dem Auftragnehmer auferlegt werden, sind kostentreibend und wirken sich auf den Transportpreis aus. Sie werden schlicht nicht in allen Fällen benötigt.

V. Festpreis- und Abgeltungsklausel

Ziff. 6.2 DTLB bestimmt, dass mit der Vergütung alle im Zusammenhang mit einem DTLB-Vertrag stehenden Leistungen abgegolten sein sollen. Selbst Kosten, die infolge eines unregelmäßigen Verlaufs der Beförderung oder Lagerhaltung entstehen, kann der Auftragnehmer

⁹ Der aktuelle Wert eines SZR kann unter www.tis-gdv.de (Abruf: 5.10.2015) eingesehen werden.

¹⁰ Bahnsen, in: MüKo HGB, Bd. 7, 3. Aufl. 2014, Vorbem. ADSp, Rn. 35; Koller, Transportrecht, 8. Aufl. 2013, Vorbem. Ziff. 1 ADSp, Rn. 3.

nach dem Wortlaut dieser Regelung nicht geltend machen, wenn es sich bei den Kosten um „vorhersehbare Zusatzkosten“ handelt. So wird dem Auftragnehmer das Risiko für sämtliche irgendwie vorhersehbaren Zusatzkosten auferlegt, und zwar unabhängig davon, aus wessen Sphäre diese resultieren bzw. von wem sie verursacht worden sind. Konsequent regelt Ziff. 3.4.2 DTLB dann noch abweichend von Ziff. 5 ADSp, dass bei der Durchführung der zollamtlichen Behandlung des Gutes kein Anspruch auf zusätzliche Vergütung für den Auftragnehmer besteht.

Nicht erst auf den zweiten Blick stellt sich rechtlich die Frage, ob eine solch einseitige Regelung nicht nach § 307 BGB unwirksam ist. AGB, wonach der Auftragnehmer ohne eine weitere Vergütung Zusatzleistungen verpflichtend durchführen soll, hat der BGH für unwirksam erklärt, weil sie eine unangemessene Benachteiligung im Sinne von § 307 BGB darstellen.¹¹ Für den Auftragnehmer jedenfalls ist eine Regelung, die ihm das Risiko einer vergütungsfreien Ausdehnung seiner Leistungspflichten aufbürdet, offensichtlich nicht akzeptabel. Zu Recht war in den auf Interessenausgleich bedachten ADSp daher bisher in Ziff. 16 bestimmt, dass Vereinbarungen über Preise und Leistungen sich stets nur auf namentlich aufgeführte Leistungen zu beziehen haben und dass dabei normale und unveränderte Beförderungsverhältnisse vorauszusetzen sind. Es ist unangemessen, dem Transportunternehmer sämtliche Mehrkosten aufzubürden, die durch Beförderungs- oder Ablieferungshindernisse oder durch die Ausführung von Weisungen seines Auftraggebers entstehen. Aus gutem Grund war ferner bis heute in Ziff. 4 und 5 ADSp bestimmt, dass Nebenleistungen wie Verzollung und Palettentausch der Vergütungspflicht des Auftraggebers unterliegen.

VI. Fazit

Die DTLB haben das Ziel der Vereinfachung im Alltags- und Massengeschäft verfehlt. Sie bilden weder die Interessen der Auftraggeber noch der Transportunternehmer und Lagerhalter ab. Die pauschale Anhebung des Haftungsniveaus hat unerwünschte Folgen für die Versicherungsprämie, da sich das nach Ziff. 7.2.1 DTLB zu versichernde Risiko einer Haftung nach den DTLB im Vergleich zum Haftungsniveau der ADSp vergrößert. Berücksichtigt man, dass insbesondere auch das Massengeschäft sowie Einzelaufträge vom Geltungsbereich der DTLB umfasst sind, hätte es sich angeboten, hier eine sinnvolle Höchsthaftungsklausel aufzunehmen und wiederum die Abdeckung über eine Versicherung im nationalen und grenzüberschreitenden Güterverkehr zusätzlich zu regeln. Dass Speditionsverträge nicht vom Anwendungsbereich der DTLB erfasst sind, ist für einen Entwurf, der mit dem Ziel angetreten ist, die ADSp abzulösen, erstaunlich und kann angesichts der zentralen Bedeutung, die insbesondere Fixkostenspediteuren als Vermittlern zwischen verladender Wirtschaft und Frachtführern zukommt, nur mit einem Versehen erklärt werden.

Erwähnt sei zuletzt noch, dass die für den Auftraggeber wesentlichen Punkte wie eine Vermeidung des Abbruchs der Logistikkette bzw. eine Einschränkung der Erbringung der Fracht- und Lagerleistungen (z. B. durch die Geltendmachung von Pfand- oder Zurückbehaltungsrechten) gar nicht in den DTLB enthalten sind. Hier hätte es sich im Interesse aller Beteiligten angeboten, generell die Kernrisiken sowohl für Auftraggeber als auch für Auftragnehmer durch entsprechende Vereinbarungen abzusichern (beiderseitiger Ausschluss solcher Rechte). Wertdeklarationspflichten treffen den Auftraggeber nur noch für den

Fall, dass der Abschluss einer Warentransportversicherung vom Auftragnehmer gewünscht ist, Ziff. 2.3.4 DTLB.

Es ist absehbar, dass künftig viele Verträge auf Basis sich widersprechender AGB (einerseits DTLB, andererseits ADSp) abgeschlossen werden. Dies bringt erheblichen Verwaltungs- und Kostenaufwand mit sich. Die Verbände der verladenden Wirtschaft wären daher gut beraten, die Verhandlungen über die jahrzehntelang bewährten ADSp fortzuführen und sich hierbei auf die für die Praxis so wesentliche Vereinfachung für den durchschnittlichen Spediteur zu beschränken. Dieser dürfte im Rahmen von Einzelaufträgen des Tagesgeschäfts nichts mit einem Bewertungs- und Monitoringsystem, einem Qualitätsmanagementsystem und einem Notfallkonzept zu tun haben. Die Regelung solcher Punkte sollte Individualverträgen vorbehalten bleiben.

Auftraggebern wie Auftragnehmern ist nach alledem von einer Anwendung der DTLB abzuraten. Das vorgebliche Ziel, an die Stelle der ADSp zu treten, um mit ähnlich starker Verkehrsgeltung und Marktakzeptanz tatsächlich zu „Allgemeinen Deutschen“ Transportbedingungen zu werden, wie es ihr Titel verspricht, werden die DTLB nicht erreichen. Weil das Regelungskonzept am Ziel der Vereinfachung des Massentransportgeschäfts vorbeigeht, den Auftragnehmern kostentreibende Leistungs- und Organisations- sowie unbegrenzte Haftungspflichten auferlegt werden und spätestens weil der Anwendungsbereich der DTLB mit dem Ausschluss des Fixkostenspediteurs als einem zentralen transportwirtschaftlichen Akteur die Bedingungen zum Fragment werden lässt.

Ob man die Empfehlung der DTLB als interessenpolitisch gelungenes Manöver zur Schwächung der ADSp verstehen kann, bleibt abzuwarten. Den markt beteiligten Verladern, Transportunternehmern und Lagerhaltern kann man für den Fall, dass tatsächlich eine Schwächung der ADSp eintritt, empfehlen, eigene, maßgeschneiderte Bedingungen zu verwenden. Unternehmen, die sowohl als Anbieter als auch als Nachfrager von Transport- und Lagerdienstleistungen auftreten, sollten dabei prüfen, ob sie die Interessenverteilung der ADSp als für beide Rollen akzeptabel ansehen und weiterhin benutzen oder als Vorbild für die Schaffung eigener AGB betrachten, oder ob sie für beide Rollen unterschiedliche Bedingungen – was zu empfehlen wäre – entwerfen und verwenden wollen.

Dominic Steinborn, RA, Fachanwalt für Transport- und Speditionsrecht sowie für Versicherungsrecht, ist Partner in der Kanzlei Kunz Rechtsanwälte & Steuerberater Partnerschaftsgesellschaft mbB Koblenz, Bonn, Mainz. Er ist ständiger Autor der deutschen DVZ (Deutsche Logistik Zeitung) und Mitautor des Fachanwaltshandbuchs Transport- und Speditionsrecht.



Dr. Christoph Wege, RA, ist Rechtsanwalt in der Kanzlei Kunz Rechtsanwälte & Steuerberater Partnerschaftsgesellschaft mbB Koblenz, Bonn, Mainz. Seine Tätigkeitsschwerpunkte umfassen u. a. Transport, Lager und Logistik sowie Versicherung, Schaden und Haftung.



¹¹ BGH, 15.1.1987 – I ZR 198/84, NJW 1987, 1641 ff. zur Zahlungspflicht des Transportunternehmers bei nicht fristgerechter Rückgabe von Austauschpaletten. Vgl. auch OLG Celle, 22.9.2005 – 11 U 70/03, OLGReport 2005, 750 ff.