

AGB-Kontrolle bei den Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen*

Rechtsanwalt Dr. Kay Uwe Bahnsen, Hamburg*

Einführung

Obleich die ADSp von ihren mehr als 80 Lebensjahren 30 unter der Geltung des AGB-Gesetzes bzw. der §§ 307ff. BGB verbracht haben, wirft das Klauselkontrollrecht bei der Handhabung der ADSp noch immer offene Fragen auf. Die allgemeine und die transportrechtliche Rechtsentwicklung haben neue Probleme hinzugefügt. Der Beitrag gibt einen Überblick.

I. Anwendbarkeit des Klauselkontrollrechts

Die Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen (ADSp) sind empfohlene Musterbedingungen und damit zweifelsfrei für eine Vielzahl von Verträgen vorformulierte

Vertragsbedingungen im Sinne des § 305 Abs. 1 BGB. Die Anwendung der Klauselkontrollregeln unterliegt jedoch noch weiteren Voraussetzungen, von denen einige im Falle der ADSp besonderes Augenmerk verdienen.

1. »Stellen«

Zunächst müssen die Bedingungen von einer Partei »gestellt«, die Einbeziehung in den Vertrag also einseitig verlangt worden sein. Das ist in der Praxis zwar in der Regel, aber keineswegs immer der Fall. Aufgrund der noch immer

* Vortrag, gehalten auf dem Symposium der Deutschen Gesellschaft für Transportrecht in Leipzig am 5. November 2009.

** Kanzlei Blaum Dettmers Rabstein, Hamburg.

weit reichenden Verkehrsüblichkeit und -akzeptanz der ADSp kommt es durchaus vor, dass beide Seiten des Vertrags einvernehmlich die ADSp zugrunde legen wollen. In einem solchen Fall fehlt es an dem Tatbestandsmerkmal des »Stellens«.¹ Das ist zum Beispiel der Fall, wenn beide Parteien nach den ADSp arbeitende Spediteure sind und in wechselnden Auftraggeber-/Auftragnehmerrollen zusammenarbeiten. Nicht selten geht die Anregung, die ADSp zugrunde zu legen, aber auch von nichtspeditionellen Auftraggebern aus; so können sich in komplexen Logistikverträgen beiderseits gewollte Bezugnahmen auf die ADSp oder auf Teile derselben finden. In einem solchen Fall ist keine Seite Verwender der Bedingungen; sie sind vielmehr Gegenstand des konkreten Vertragswillens beider Seiten und daher als Individualvereinbarungen zu behandeln. Eine Klauselkontrolle nach den § 305 ff. BGB findet dann nicht statt.

2. Kein Aushandeln

Die ADSp werden in der Praxis in der Regel nicht im Sinne des § 305 Abs. 1 Satz 3 BGB »im einzelnen ausgehandelt.« Das würde dem Zweck der ADSp zuwiderlaufen, dem Berufsstand des Spediteurs und seinen Geschäftspartnern als ein fertiges, in sich ausgewogenes Bedingungsnetz zur Verfügung zu stehen. Gleichwohl sind in der Praxis gelegentlich individualvertragliche Abänderungen einzelner Bestimmungen anzutreffen, zum Beispiel abweichende Höchsthaftungssummen. Soweit diese individuellen Änderungen reichen, findet keine Klauselkontrolle statt. Für den Rest der ADSp gilt dies nur dann, wenn der Verwender – regelmäßig der Spediteur – die Bedingungen ernsthaft zur Disposition gestellt hat.²

Klargestellt sei, dass die ADSp nicht etwa deshalb insgesamt aus der AGB-Kontrolle herausfallen, weil sie in ihrer Gesamtheit durch die Verbandsjuristen der sie tragenden Wirtschaftsverbände³ »im einzelnen ausgehandelt« sind. Das sind sie zwar, aber für § 305 Abs. 1 Satz 3 BGB wäre nach ganz herrschender Meinung ein Aushandeln durch die Vertragsparteien selbst erforderlich.⁴ Zwar liegt es nicht fern, eine Stellvertretung beim Aushandeln anzuerkennen, denn auch bei individuellem Verhandeln lassen die Parteien sich häufig – z. B. durch Anwälte – vertreten. Bei kollektivem Verhandeln über Musterbedingungen auf Verbandsebene fehlt es aber an der erforderlichen rechtsgeschäftlichen Vollmacht und demzufolge auch an der Grundlage für eine verbindliche Zurechnung des Verhandeln durch den Verband.⁵ Wäre das anders, würden die ADSp durchgreifenden kartellrechtlichen Bedenken begegnen.

Der Gedanke, dass die ADSp das Ergebnis eines freien Verhandlungsprozesses und nicht Ausdruck einseitig auferlegter Interessendurchsetzung sind, hat aber, wie im Folgenden zu vertiefen sein wird, gleichwohl in verschiedener Hinsicht Bedeutung für die konkrete Anwendung des Klauselkontrollrechts auf die ADSp gewonnen.

II. Einbeziehung in den Verkehrsvertrag

1. Stillschweigende Unterwerfung

Die Anforderungen an die Einbeziehung der ADSp in einen Verkehrsvertrag waren bislang denkbar niedrig. Da die ADSp im Verhältnis zu Verbrauchern von vornherein keine

Anwendung beanspruchen, sind lediglich die erleichterten Einbeziehungsvoraussetzungen im unternehmerischen Verkehr zu beachten. Während danach im Regelfall⁶ mindestens ein irgendwie gearteter *konkreter* Hinweis des Verwenders auf die allgemeinen Geschäftsbedingungen erforderlich ist, den der Geschäftspartner bei verkehrsbüblicher Sorgfalt als solchen erkennen kann,⁷ hat die Rechtsprechung in der Vergangenheit die Einbeziehung der ADSp regelmäßig schon dann bejaht, wenn der Vertragsgegenstand in irgendeiner Weise sachbezogen mit dem Speditionsgewerbe zusammenhing.⁸ Etwas anderes galt nur im Verhältnis zu branchenfremden Ausländern⁹ und natürlich bei ausdrücklichem Widerspruch des Auftraggebers.

Zwar gab die Rechtsprechung das Erfordernis einer rechtsgeschäftlichen Einbeziehungsvereinbarung nie formell auf. Die Entscheidungspraxis verkürzte den Einbeziehungstatbestand aber zu einer Fiktion. In ständiger Rechtsprechung nahmen der BGH und ihm folgend die Instanzgerichte an, die ADSp könnten auch ohne Kenntnis ihres Inhalts und auch ohne besonderen Hinweis des Verwenders auf ihre Einbeziehung im Einzelfall *kraft stillschweigender Unterwerfung* Bestandteil des Vertrags werden, wenn der Vertragspartner des Spediteurs wusste oder wissen musste, dass die deutschen Spediteure ausschließlich nach den ADSp arbeiten.¹⁰ Dieses Wissen oder Wissenmüssen wurde aber nicht geprüft, sondern schlicht unterstellt, denn es wurde als gegeben angenommen, wenn ein Kaufmann mit Sitz in der Bundesrepublik Deutschland mit einem Spediteur einen Vertrag schloss, der mit dem Spediteurgewerbe sachbezogen zusammenhing.¹¹ Denn ein im Inland ansässiger Kaufmann müsse wissen, dass die Spediteure ausschließlich nach den ADSp arbeiten.

Diese Zeiten sind wohl vorbei. Zwar halten viele Instanzgerichte die Unterwerfungsrechtsprechung mehr oder

1 Str. Wie hier OLG Köln, Urt. v. 22. Oktober 1993 – 19 U 34/93, NJW 1994, 59; Pfeiffer, in: Wolf/Lindacher/Pfeiffer, AGB-Recht, 5. Aufl., § 305 Rn. 32; Ulmer/Brandner/Hensen, AGB-Recht, 10. Auflage 2006, § 305 Rn. 29f; Palandt/Grüneberg, BGB, § 305 Rn. 13; aM: MünchKommBGB/Basedow, § 305 Rn. 27.

2 MünchKommBGB/Basedow, § 305 Rn. 37ff.

3 Bundesverband der deutschen Industrie e.V. (BDI), Bundesverband des deutschen Groß- und Außenhandels e.V. (BGA), Bundesverband Spedition und Logistik e.V. (BSL), DIHT Deutschen Industrie- und Handelskammerstag und Hauptverband des deutschen Einzelhandels e.V. (HDE).

4 Vgl. BGH, Urt. v. 9. Oktober 1981 – I ZR 188/79, NJW 1982, 1820, Rn. 27; ferner bereits Urt. v. 29. April 1952 – I ZR 173/51, BGHZ 6, 145, 147 (zur KVO).

5 Ganz herrschende Meinung, BGH.

6 Zu Besonderheiten bei ständiger Geschäftsbeziehung und Branchenüblichkeit vgl. Pfeiffer, in: Wolf/Lindacher/Pfeiffer, § 305 Rn. 124ff.

7 Ulmer/Brandner/Hensen, § 305 BGB Rn. 170; Pfeiffer, in: Wolf/Lindacher/Pfeiffer, § 305 Rn. 130.

8 BGH I ZR 93/74, VersR 1976, 286, Rn. 13.

9 Zur Einbeziehung durch Unterwerfung im Verhältnis zu Ausländern vgl. BGH Urt. v. 7. Juli 1976 – I ZR 51/75, VersR 1976, 1056. Im Verhältnis zu Verbrauchern finden die ADSp nach Ziff. 2.4 ohnehin keine Anwendung.

10 BGH Urt. v. 3. 2. 1953 – I ZR 61/52, NJW 1953, 541 = BGHZ 9, 1; Urt. v. 22. 1. 1954 – I ZR 34/53, NJW 1954, 795 = BGHZ 12, 136, 141; Urt. v. 8. 3. 1955 – I ZR 109/53, NJW 1955, 1145 = BGHZ 17, 1, 3; Urt. v. 8. 7. 1955 – I ZR 201/53, NJW 1955, 1513; Urt. v. 29. 6. 1959 – II ZR 114/57, NJW 1959, 1679; Urt. v. 7. 7. 1976 – I ZR 51/75, NJW 1976, 2075; Urt. v. 13. 6. 1985 – I ZR 13/83, NJW 1985, 2411, 2412 = VersR 1985, 1036; Urt. v. 14. 12. 1988 – I ZR 235/86, NJW-RR 1989, 481 = TranspR 1989, 141; Urt. v. 20. 6. 1996 – I ZR 94/94, NJW-RR 1996, 1313 = TranspR 1997, 159.

11 BGH I ZR 93/74, VersR 1976, 286, Rn. 13; Urt. v. 7. 7. 1976 – I ZR 51/75, NJW 1976, 2075.

weniger problembewusst auch nach der Transportrechtsreform von 1998 aufrecht,¹² jedoch hat der BGH selbst seither nicht mehr an die Formel von der stillschweigenden Unterwerfung angeknüpft. Möglicherweise beruht dies nur auf dem Mangel einer sich bietenden Gelegenheit; jedoch ging der BGH in einer Entscheidung aus dem Jahr 2003 merklich auf Distanz zur früheren Rechtsprechung, wenn er formulierte: »...stillschweigende Einbeziehung (...), wie sie für die am 30. Juni 1998 außer Kraft getretenen Vorschriften der ADSp a.F. bejaht wurde.«¹³

In einer Entscheidung aus dem Jahre 2004 zu den Banken-AGB hielt der BGH zwar den Grundsatz, dass bei Branchenüblichkeit von allgemeinen Geschäftsbedingungen auch ohne jeden konkreten Einbeziehungshinweis eine stillschweigende Einbeziehung der Bedingungen anzunehmen sein kann,¹⁴ ausdrücklich aufrecht. Ausschlaggebend war dort die schon aus der ADSp-Rechtsprechung bekannte Erwägung, dass Banken nach allseits bekannter Praxis nur auf der Grundlage ihrer branchenweit einheitlichen AGB tätig werden. Ob diese Feststellung und damit auch die Unterwerfungsrechtsprechung heute für die ADSp noch gerechtfertigt ist, begegnet jedoch durchgreifenden Zweifeln. Auch wenn die ADSp nach wie vor eine beherrschende Rolle als Muster-AGB des Spediteur-Berufsstandes einnehmen, lässt sich heute nicht mehr feststellen, dass Spediteure annähernd ausnahmslos auf der Grundlage der ADSp tätig werden. Es gibt namhafte Transportunternehmen, die nicht zu den ADSp arbeiten, sondern eigene AGB entwickelt haben. Seit 1998 lässt sich auch nicht mehr behaupten, dass die ADSp eine fertig bereitliegende Rechtsordnung darstellen, deren alle Beteiligten sich in Ermangelung gesetzlich durchgeregelter Vorschriften tunlich bedienen. Die ADSp haben heute zumindest im Bereich des Transports nur noch ergänzende Funktion und sind ebenso verzicht- wie ersetzbar. Es sind auch andere Musterbedingungen im Gebrauch, so etwa die vom Bundesverband Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung e.V. (BGL) empfohlenen Vertragsbedingungen für den Güterkraftverkehrs-, Speditions- und Logistikunternehmer (VBGL), die in der seit 2003 geltenden Fassung für das Speditionsrecht nicht mehr auf die ADSp verweisen und sich daher als eigenständige Alternative zu den ADSp präsentieren.¹⁵

2. Einbeziehungsvereinbarung

Wenn man davon ausgeht, dass die Einbeziehung der ADSp demnach künftig nicht mehr *eo ipso* kraft Branchenüblichkeit erfolgt, sondern nach den allgemeinen Grundsätzen beurteilt werden wird, so ist eine zumindest stillschweigend geschlossene rechtsgeschäftliche Einbeziehungsvereinbarung erforderlich,¹⁶ aus der die ADSp ihren Geltungsgrund schöpfen. Die Willensübereinstimmung bedarf stets konkreter Begründung anhand des zu entscheidenden Sachverhalts.

Allerdings bleibt der weiterhin verbreitete Gebrauch der ADSp ein wichtiges Indiz bei der Auslegung der Willenserklärungen der Parteien.¹⁷ Wer mit einem Spediteur abschließt, hat Veranlassung, konkret mit den ADSp zu rechnen und dementsprechend aufmerksam für entsprechende Hinweise zu sein, etwa aus der vorvertraglichen Korrespondenz, anlässlich früherer Kontakte zwischen den Parteien, aus auf die ADSp abgestimmten Versicherungskonzepten oder auch aus der Selbstdarstellung des Spediteurs in Unternehmensbroschüren oder Web-Seiten.¹⁸

Für die Praxis ergibt sich jedenfalls die Empfehlung,

sich auf eine automatische Einbeziehung der ADSp nicht mehr zu verlassen, sondern zumindest¹⁹ ausdrücklich auf die ADSp zu verweisen, insbesondere am Fuß des Briefkopfs²⁰ und in der E-Mail-Signatur, wie dies in aller Regel auch geschieht.

3. Qualifizierte Information

Ein einfacher Hinweis auf die ADSp reicht aber in der Regel nicht mehr aus, um den Verwender in den vollen Genuss aller Bestimmungen der ADSp zu bringen. Ziff. 23 ADSp, also die Vorschrift, die die fracht- bzw. speditionsrechtlichen Höchsthaftungssummen ändert, kann durch einen einfachen Hinweis auf die ADSp nicht wirksam einbezogen werden, erst recht nicht stillschweigend kraft Unterwerfung. Der BGH hat in seiner Entscheidung vom 23. Januar 2003²¹ klargestellt, dass jedenfalls das Erfordernis drucktechnischer Hervorhebung gemäß §§ 449 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 und 466 Abs. 2 Nr. 1 HGB nicht im Wege der stillschweigenden Einbeziehung der ADSp erfüllt werden kann²² und, wie sich aus den Entscheidungsgründen ergibt, auch nicht durch einen einfachen Hinweis auf die ADSp. Vielmehr muss die Regelung abweichender Höchsthaftungssummen dem Geschäftsgegner grundsätzlich physisch ausgehändigt oder in anderer Weise konkret zur Kenntnis gebracht werden, weil nur so gewährleistet ist, dass die drucktechnische Hervorhebung den vom Gesetzgeber verfolgten Warnzweck erreicht.

Dass damit die stillschweigende Einbeziehung der ADSp insgesamt vom Tisch ist, wie teilweise vertreten wird,²³ erscheint jedoch unzutreffend, denn die Rechtsfolge einer Missachtung des Formerfordernisses der §§ 449 Abs. 2 Nr. 1 und 466 Abs. 2 Nr. 1 HGB erschöpft sich darin, dass die

12 Z.B. OLG Karlsruhe, Urt. v. 18. 10. 2006 – 15 U 48/05, TranspR 2007, 209, 212; OLG Brandenburg, Urt. v. 15. 8. 2001 – 7 U 32/01, TranspR 2001, 474, 475 ff.; LG Hamburg, Urt. v. 2. 5. 2005 – 415 O 184/04; LG Hildesheim, Urt. v. 13. 11. 2001 – 10 O 121/00, TranspR 2002, 38, 39; LG Passau, Urt. v. 5. 4. 2001 – 1 HKO 1057/00, TranspR 2001, 269; AG Hamburg, Urt. v. 15. 5. 2001 – 36B C 327/01, TranspR 2001, 411, 412; OLG Hamburg, Urt. v. 11. 1. 2001 – 6 U 72/00, TranspR 2001, 300, 301; offengelassen in OLG Stuttgart, Urt. v. 20. 9. 2006 – 3 U 115/06, VersR 2007, 859, sowie OLG Karlsruhe, Urt. v. 27. 6. 2002 – 9 U 204/01, NJW-RR 2002, 1722 = TranspR 2002, 344.

13 Vgl. BGH Urt. v. 23. Januar 2003 – I ZR 174/00, NJW 2003, 1397 = TranspR 2003, 119.

14 BGH Urt. v. 4. März 2004 – IX ZR 185/02, WM 2004, 1177 zu den Banken-AGB.

15 Schindler, TranspR 2003, 194.

16 BGH Urt. v. 3. Dezember 1987 – VII ZR 374/86, NJW 1988, 1210, Rn. 28; MünchKommBGB/Basedow § 305, Rn. 91; Ulmer/Brandner/Hensen, § 305 Rn. 170.

17 Vgl. Pfeiffer, in: Wolf/Lindacher/Pfeiffer, § 305 Rn. 127 f.

18 OLG Karlsruhe, Urt. v. 27. 6. 2002 – 9 U 204/01, NJW-RR 2002, 1722 = TranspR 2002, 344.

19 Zu den weitergehenden Anforderungen drucktechnischer Hervorhebung siehe sogleich unter 3.

20 BGH Urt. v. 15. Februar 2007 – I ZR 118/04, TranspR 2007, 374, Rn. 9.

21 NJW 2003, 1397 = TranspR 2003, 119; krit. dazu Herber, TranspR 2003, 120; zust. Heuer, TranspR 2004, 114; vgl. auch BGH, Urt. v. 18. 10. 2007, I ZR 138/04.

22 Bereits zuvor im gleichen Sinne LG Memmingen, Urt. v. 16. 1. 2002, TranspR 2002, 82, 83 und OLG Hamburg, Urt. v. 19. 12. 2002, TranspR 2003, 72, dazu Bästlein/Bästlein TranspR 2003, 61; a.A. Phippi TranspR 1999, 375, 377; Herzog TranspR 2001, 244, 246, dagegen Koller TranspR 2001, 1, 3 f.

23 Schmidt, in: Wolf/Lindacher/Pfeiffer, Klauseln A 73; aM Ulmer/Brandner/Hensen Anh. § 310 BGB Rn. 387; Heuer TranspR 2004, 114, 115.

Modifikation der gesetzlichen Haftungssummen nicht wirksam wird. Es besteht keine Veranlassung, die Einbeziehung der ADSp insgesamt daran scheitern zu lassen.

III. Auslegung und Unklarheitenregel

Wie alle allgemeinen Geschäftsbedingungen sind die ADSp objektiv auszulegen.²⁴ Danach hat die Auslegung in erster Linie vom Wortlaut der Klauseln auszugehen, und zwar nach dem typischen Verständnis redlicher Vertragspartner unter Abwägung der Interessen der an Geschäften dieser Art üblicherweise beteiligten Kreise.²⁵ Im unternehmerischen Verkehr sind daher die typischerweise gesteigerten Erfahrungen und Verständnismöglichkeiten kaufmännischer Vertragspartner zu berücksichtigen.²⁶ Erst wenn eine Klausel nach Anwendung dieser Auslegungsmethode objektiv mehrdeutig bleibt, kommt eine Anwendung der Unklarheitenregel des § 305c Abs. 2 BGB in Betracht.²⁷

Einige jüngere Entscheidungen zu den ADSp lassen eine sorgfältige Auslegung vermissen und legen einzelnen ADSp-Bestimmungen vorschnell eine dem Verwender ungünstige Auslegung bei. Die ADSp enthalten allerdings auch Regelungen, die eine Anwendung der Unklarheitenregel rechtfertigen.

1. Wegfall der Haftungserleichterungen nach Ziff. 27.1

Nach Ziff. 27.1 gelten »die vorstehenden Haftungsbefreiungen und -begrenzungen« nicht bei grobem Verschulden oder Kardinalpflichtverletzungen. Die Reichweite dieser Regelung hat die Rechtsprechung in jüngerer Vergangenheit mehrfach beschäftigt.

a) Haftungsbegrenzung nach MÜ

Nach Auffassung mehrerer Gerichte bezieht der Begriff der »vorstehenden Haftungsbefreiungen und -begrenzungen« in Ziff. 27.1 ADSp sich auch auf die Bestimmung der Ziff. 23.1.2, die für Transportschäden auf den »für diese Beförderung gesetzlich festgelegten Haftungshöchstbetrag« verweist. Diese Verweisung mache die gesetzlichen Haftungsbegrenzungsregeln zu Haftungsbefreiungs- und -begrenzungsvorschriften im Sinne von Ziff. 27.1, auf die der ADSp-Spediteur demzufolge verzichte, wenn die Voraussetzungen der Regelung vorliegen. Das habe gegebenenfalls die Konsequenz, dass auch die verschuldensunabhängige Haftungsbegrenzung nach dem Montrealer Übereinkommen keine Geltung mehr beanspruchen kann.²⁸

Dieser Auffassung vermag ich nicht zu folgen: Ziff. 23.1.2 ist keine operative Bestimmung, sondern hat nur deklaratorische Bedeutung. Die in Ziff. 23.1.2 angesprochenen gesetzlichen Vorschriften gelten ohnehin, und zwar fast durchgängig zwingend. Sie schöpfen ihren Geltungsgrund nicht aus den ADSp, sondern aus dem Anwendungsbefehl des Gesetzgebers. Die ADSp nehmen auf sie nur im Interesse der Transparenz und Übersichtlichkeit des in Ziff. 22ff. ausgestalteten Haftungskonzepts Bezug. Die gesetzlichen Vorschriften sind daher nicht gemeint, wenn Ziff. 27.1 von den »vorstehenden Haftungsbefreiungen und -begrenzungen« spricht. Gemeint sind vielmehr diejenigen Haftungserleichterungen, die von den ADSp selbst begründet werden. Diese Erleichterungen sollen – im Gleichlauf mit den parallelen gesetzlichen Regelungen – bei grobem Verschulden entfallen.

Dagegen spricht nichts dafür, dass Ziff. 27.1 inhaltlich in den Regelungszusammenhang der gesetzlichen Haftungsregeln für Transporte eingreifen will, auf die Ziff. 23.1.2 verweist.²⁹ Sonst müsste gefolgert werden, dass Ziff. 27.1 auch den Maßstab der CMR für die Durchbrechung der Haftungsschranken von bewusster Leichtfertigkeit zu grober Fahrlässigkeit herabsetzen wolle, was weder sinnvoll noch rechtlich zulässig wäre (Art. 41 CMR). Ein Verzicht der ADSp auf die undurchbrechbare Haftungsbegrenzung des Montrealer Übereinkommens liegt im übrigen schon deshalb nicht nahe, weil in den beteiligten Verkehrskreisen allgemein bekannt ist, dass das Montrealer Übereinkommen erheblich später³⁰ für Deutschland in Kraft trat als die ADSp 2003. Diese allgemeine Kenntnis der beteiligten Verkehrskreise darf bei der Auslegung durchaus berücksichtigt werden.

b) Aufrechnungsverbot

Nach einer Entscheidung des OLG Karlsruhe aus dem Jahr 2006 kann der Spediteur sich unter den Voraussetzungen von Ziff. 27.1 ADSp auch nicht mehr auf das Aufrechnungsverbot nach Ziff. 19 ADSp berufen.³¹

Auch diese Ansicht vermag nicht zu überzeugen.

Ziff. 27 ADSp zielt sprachlich und systematisch ersichtlich auf die Haftungsregelungen der Ziff. 22ff. Ein Aufrechnungsverbot ist schon dem Wortlaut nach keine Haftungsbegrenzung,³² sondern eine Bestimmung, die sich mit der Erfüllung von Ansprüchen befasst. Gegen die Auffassung, Ziff. 19 sei als »Haftungsbefreiung oder -begrenzung« anzusehen, spricht auch, dass das Aufrechnungsverbot nicht einseitig den Spediteur privilegiert, sondern alle aus einem Verkehrsvertrag folgenden Ansprüche schützt. Außerdem beeinflusst das Aufrechnungsverbot die Haftung des Spediteurs materiell-rechtlich nicht; es hat allenfalls mittelbare Konsequenzen für die materielle Rechtslage, zB nach § 215 BGB. Unter dem Gesichtspunkt der systematischen Auslegung ist auch Ziff. 29 ADSp zu beachten; danach darf der Spediteur sich auf die ADSp insgesamt nicht berufen, wenn er seine Haftung nicht versichert hat. Wenn die ADSp in Ziff. 27 im Gegensatz zu Ziff. 29 nur die Haftungserleichterungen ansprechen, sind daher offensichtlich nicht zugleich alle dem Spediteur in irgendeiner Weise nützlichen Bestimmungen der ADSp gemeint. Schließlich ist auch noch zu bedenken, dass der Zweck von Ziff. 19 ADSp darin besteht, die Abwick-

24 *Ulmer/Brandner/Hensen*, § 305c Rn. 73ff.

25 Ständige Rechtsprechung des BGH, zuletzt Ur. v. 8. Oktober 2008 – XII ZR 15/07, NJW 2009, 510, Rn. 18.

26 BGH Ur. v. 7. Februar 1979 – VIII ZR 305/77, NJW 1979, 2148.

27 *MünchKommBGB/Basedow*, § 305c Rn. 29ff; *Ulmer/Brandner/Hensen*, § 305c Rn. 85ff.

28 OLG Düsseldorf 12.3.2008 – I-18 U 160/07; ebenso AG Hamburg Ur. v. 4. 4. 2007 – 31 A C 310/06, TranspR 2007, 328, 329; vgl. auch OLG Düsseldorf, Ur. v. 21. November 2007 – I-18 U 105/07, TranspR 2008, 38; ablehnend zu AG Hamburg *Boettge*, TranspR 2007, 306ff.

29 Zutreffend daher OLG Hamburg Ur. v. 10. 4. 2008, TranspR 2008, 213, 218.

30 28. Juni 2004.

31 Bejahend OLG Karlsruhe Ur. v. 18. 10. 2006, OLGR Karlsruhe 2007, 480; vgl. auch BGH Ur. v. 12. 12. 1996, TranspR 1998, 75, 76; offengelassen vom BGH im Ur. v. 15. 2. 2007 – I ZR 118/04, TranspR 2007, 374, 376; *Koller*, Ziff. 19 ADSp Rn. 3aE; aM *MünchKommHGB/Bydlinski*, § 32 ADSp Rn. 21; *Vogt in Graf v. Westphalen*, Vertragsrecht und AGB-Klauselwerke, Transportrecht, Rn. 243.

32 Vgl. zu § 276 Abs. 3 BGB: BGH Ur. v. 9. 5. 1966, WM 1966, 734.

lung von Transportverträgen zu beschleunigen; dem steht es aber entgegen, wenn die Geltung des Aufrechnungsverbots unter dem Vorbehalt des normativen und häufig aufklärungsbedürftigen Tatbestandsmerkmals des groben Verschuldens stünde.

Das Aufrechnungsverbot in Ziff. 19 entfällt deshalb auch unter den Voraussetzungen von Ziff. 27.1 nicht.

2. Pfand- und Zurückbehaltungsrecht

Ein Beispiel für eine tatsächlich mehrdeutige und daher gegen den Verwender auszulegende Bestimmung gibt die Regelung des Pfand- und Zurückbehaltungsrechts.

Gemäß Ziff. 19 ADSp ist gegenüber Ansprüchen aus dem Verkehrsvertrag eine Aufrechnung oder Zurückbehaltung nur mit fälligen Gegenansprüchen zulässig, denen ein Einwand nicht entgegensteht. Die Regelung gehört zu den für die Praxis bedeutsamsten Bestimmungen der ADSp. Sie gilt, wie schon erwähnt, nicht nur zugunsten des Spediteurs, sondern schützt auch Auftraggeber und Empfänger sowie jeden sonstigen Inhaber eines Anspruchs aus einem Verkehrsvertrag vor der Aufrechnung mit bzw. der Zurückhaltung wegen streitiger Forderungen. Fordert beispielsweise der Auftraggeber die Abtretung der Ersatzansprüche gegen den vom Spediteur beauftragten ausführenden Frachtführer, so kann der Spediteur dieser Forderung nach dem klaren Wortlaut von Ziff. 19 keine streitigen eigenen Ansprüche, etwa auf Zusatzvergütung wegen Nachverpackungsarbeiten, entgegen halten.

Nach Ziff. 20 Abs. 1 ADSp gilt das Gegenteil: Danach hat der Spediteur wegen aller fälligen und nicht fälligen (sowie auch streitigen) Forderungen, die ihm aus den verkehrsvertraglichen Tätigkeiten gegen den Auftraggeber zustehen, ein Zurückbehaltungsrecht (sowie ein Pfandrecht) an den in seiner Verfügungsgewalt befindlichen Gütern oder sonstigen Werten. Das gilt selbst für inkonexe Forderungen, wenn diese entweder unstreitig sind oder die Vermögenslage des Schuldners den Anspruch gefährdet.

Dieser offene Widerspruch zwischen Ziff. 19 und Ziff. 20 erschwert zwar das Verständnis der Regelung, nötigt aber noch nicht zur Anwendung der Unklarheitenregel, weil er sich nach dem Auslegungsgrundsatz des Vorrangs der spezielleren Regelung auflösen lässt: Ziff. 20 ist eine spezielle Regelung für die Ansprüche des Spediteurs.

Unauflösbar widersprüchlich wird die Regelung des Pfand- und Zurückbehaltungsrechts in Ziff. 20 aber dadurch, dass es gemäß Ziff. 20 Abs. 1 Satz 2 ADSp »nicht über das gesetzliche Pfand- und Zurückbehaltungsrecht hinaus« geht. Diese inhaltliche Begrenzung des Vertragspfand- und Zurückbehaltungsrechts stiftet in vielerlei Hinsicht Verwirrung und ist bereits in sich unklar, weil sich ihr nicht entnehmen lässt, ob sie sich auf die sichernden Sachen, auf die gesicherten Forderungen, auf die aus dem Recht folgenden Befugnisse oder auf alle diese Einzelfragen zugleich bezieht.

Eine sinnvolle Auslegung ist nicht möglich, denn das Vertragspfandrecht geht nach dem Wortlaut von Ziff. 20 in jeder Hinsicht über das gesetzliche Pfandrecht hinaus, nämlich hinsichtlich des Gegenstands, weil nicht nur die Güter und Begleitpapiere, sondern auch »sonstige Werte« erfasst sind, Ziff. 20.1, hinsichtlich der gesicherten Forderungen, weil das Recht sich auch auf inkonexe bestrittene Forderungen erstrecken soll, wenn diese gefährdet sind, Ziff. 20.2, und auch

hinsichtlich der Durchsetzung, vgl. Ziff. 20.3, 20.4. Ähnliches gilt für das Zurückbehaltungsrecht, das nach dem Gesetz nur bei fälligen Gegenansprüchen besteht und durch Sicherheitsleistung abgewendet werden kann.

Diese redaktionelle Widersprüchlichkeit lässt sich nur nach § 305 c Abs. 2 BGB auflösen.³³ Sowohl das Pfand- als auch das Zurückbehaltungsrecht bleibt daher auf den Umfang der gesetzlichen Rechte beschränkt.

IV. Transparenz

Die ADSp weisen trotz der inhaltlichen Neuordnung und Straffung von 1998 Schwächen unter dem Gesichtspunkt der Transparenz (§ 307 Abs. 1 Satz 2 BGB) auf. Die Regelungen präsentieren sich in einer nur unzureichenden systematischen Ordnung und sind teilweise versteckt angeordnet oder schwer verständlich formuliert. Folgende Beispiele mögen dies belegen:

1. Ziff. 2 »Anwendungsbereich«

Ziff. 2 ADSp regelt der Überschrift gemäß den Anwendungsbereich der Bedingungen, dies allerdings nur in den Ziff. 2.1, 2.3 und 2.4. Die weiteren Regelungen haben mit Anwendungsfragen nur entfernt zu tun und wer sie sucht, würde sie daher vermutlich nicht unter der Überschrift »Anwendungsbereich« vermuten.

Das ist besonders bedauerlich im Fall von Ziff. 2.2. Diese Regelung hat nämlich erhebliche praktische Bedeutung. Sie zielt darauf ab, die Tätigkeit des die ADSp verwendenden Leistungserbringers im Zweifel zu einer speditionellen Tätigkeit ohne Erfolgshaftung zu machen. Das bleibt zwar für Beförderungspflichten fast immer vergeblich, weil der Spediteur zu fixen Kosten tätig wird und daher als Frachtführer haftet, jedoch kann die Bestimmung den Spediteur in Bezug auf nicht beförderungsbedingte speditionelle Pflichten wie Verpackung oder Versicherung und auch in Bezug auf sonstige Pflichten von der Erfolgshaftung entlasten.³⁴

2. Salvatorische Subsidiaritätsvorbehalte

Ziff. 2.2 weckt noch unter einem anderen Gesichtspunkt Bedenken in Bezug auf unzureichende Transparenz, nämlich wegen des Subsidiaritätsvorbehalts »soweit zwingende oder AGB-feste Rechtsvorschriften nichts anderes bestimmen«. Ein ähnlicher Vorbehalt findet sich in den ADSp an zwei weiteren Stellen.³⁵

Solche Bestimmungen sind AGB-rechtlich bedenklich, weil sie ihre Anwendbarkeit nicht selbst klarstellen, sondern sie von Vorfragen abhängig machen, die der Geschäftsgegner in der Regel nicht beantworten kann.³⁶ Jedoch erscheint es aufgrund der Besonderheiten der ADSp überzogen, die Vorbehalte und die von ihnen betroffenen Klauseln insgesamt für unwirksam zu halten.³⁷ Die ADSp regeln Sachverhalte, die je

33 AM Koller, Ziff. 20 ADSp Rn. 8.

34 Vgl. § 454 Abs. 2 Satz 2 HGB.

35 Ziff. 2.5, 22.1.

36 Ulmer/Brandner/Hensen, Vorbem. v. § 307, Rn. 101; Wolf, in: Wolf/Lindacher/Pfeiffer, § 307 Rn. 264 ff.

37 So aber Ulmer/Brandner/Hensen Anh. § 310 BGB, Rn. 388.

nach konkreter Fallgestaltung einer erheblichen Anzahl von unterschiedlichen Rechtsvorschriften unterliegen können, darunter neben dem deutschen Speditions-, Fracht- oder Lagerrecht auch einer Reihe internationaler transportrechtlicher Übereinkommen. Selbst ausländisches Recht kann eine Rolle spielen, z.B. über die §§ 458, 452a HGB. Klauseln, die für jeden denkbaren Fall sämtliche in Betracht kommenden zwingenden Vorschriften berücksichtigen, wären kaum möglich und jedenfalls wesentlich weniger transparent als eine Vorschrift, die den Anwender dazu nötigt, sich vor dem Hintergrund eines konkreten Sachverhalts über vorrangiges zwingendes Recht Gedanken zu machen.³⁸ Die Problematik stellt sich im Seehandelsrecht mit seinen naturgegebenen internationalen Bezügen noch verschärft und daher sind Vorbehalte zugunsten zwingenden nationalen Rechts in Konnossementsbedingungen allgemein üblich.

3. Umsetzung der Kardinalpflichtrechtsprechung

Ziff. 27.1 trägt der »Kardinalpflichtrechtsprechung« Rechnung. Danach kann die Haftung bei der Verletzung sogenannter Kardinalpflichten nur auf den vorhersehbaren Schaden beschränkt werden kann. Ziff. 27.1 benutzt dabei den Begriff der »vertragswesentlichen Pflicht« und verzichtet darauf, ihn näher zu erläutern. Bezüglich des Begriffs der »Kardinalpflicht« hat der BGH dies in einer Entscheidung aus dem Jahr 2005 beanstandet,³⁹ weil sich die Bedeutung des Begriffs dem juristischen Laien nicht erschließe. Kardinalpflichten definiert der BGH als solche Pflichten, deren Erfüllung die ordnungsgemäße Durchführung des Vertrags überhaupt erst ermöglicht und auf deren Einhaltung der Vertragspartner regelmäßig vertrauen darf.

Der Begriff der »vertragswesentlichen Pflicht« ist zwar prägnanter als die Bezeichnung »Kardinalpflicht«, kann aber ebenfalls dem Einwand begegnen, für den Laien nicht hinreichend verständlich zu sein. Ob die Formulierung des BGH dem Laien wirklich zu einem besseren Verständnis verhilft, erscheint zwar durchaus zweifelhaft, aber über dem Begriff der vertragswesentlichen Pflicht schwebt das Risiko der Unwirksamkeit.

V. Angemessenheitskontrolle

1. Prüfungsmaßstab

In seiner früheren Rechtsprechung hat der BGH dem Umstand, dass die ADSp durch die beteiligten Branchenverbände ausgehandelt worden sind, erhebliche Auswirkungen auf den Maßstab der Angemessenheitsprüfung im Rahmen des § 307 Abs. 1 Satz 1 BGB zugemessen. In der neueren Rechtsprechung nach der Transportrechtsreform lassen sich diese Ansätze bislang nicht mehr nachweisen.

Instruktiv für die ältere Rechtsprechung unter diesem Gesichtspunkt ist eine Entscheidung des BGH aus dem Jahr 1981.⁴⁰ Das Gericht hatte dort über die Angemessenheit der Haftungsbeschränkung nach § 54a Nr. 2 ADSp a.F. zu entscheiden und führte dazu aus, die seit Jahrzehnten bei den beteiligten Verkehrskreisen anerkannten ADSp könnten nicht ohne weiteres mit einseitig aufgestellten Allgemeinen Geschäftsbedingungen eines Unternehmens gleichgestellt werden. Bei Beanstandungen nur einer bestimmten einzelnen Klausel dürfe diese nicht isoliert betrachtet werden, sondern

es bedürfe einer umfassenden Würdigung des Gesamtgefüges der ADSp und der Interessenlage der Parteien. Der BGH analysierte sodann aber nicht diese Interessenlage und ihre Umsetzung im Gefüge der ADSp, sondern stellte lediglich fest, es sei nicht ersichtlich, aus welchem Grunde die ADSp-Haftungshöchstgrenzen die verladende Wirtschaft unangemessen benachteiligen, um sodann die wohl eigentlich tragende Erwägung in einem Halbsatz folgen zu lassen: *zumal sich diese selbst bei der Neufassung der ADSp (...) mit ihrer Beibehaltung einverstanden erklärt habe.*⁴¹

Dass Klauseln nicht isoliert, sondern in ihrer Gesamtheit beurteilt werden müssen, ist keine Besonderheit der ADSp, sondern allgemein für die Angemessenheitsprüfung von Klauselrecht anerkannt.⁴² Der Hinweis des BGH auf den Gesamtzusammenhang der ADSp diene daher wohl in erster Linie einer Erweiterung des Beurteilungsspielraums bei der Betrachtung einzelner Bestimmungen der ADSp. Bedeutsamer ist daher der Hinweis auf die Zustimmung der verladenden Wirtschaft. Es entspricht allgemeiner Auffassung, dass ein freier Verhandlungsprozess auf Verbandsebene indizielle Bedeutung in Bezug auf die Angemessenheit der ausgehandelten Bedingungen hat und dass der Richter sich demzufolge schwer tun sollte, solcherart ausgehandelte Bestimmungen als unangemessene Benachteiligung einer der Verhandlungsparteien zu werten.

Diese Erwägung hat den BGH allerdings nicht daran gehindert, einzelne Bestimmungen der ADSp zu verwerfen, so etwa die in Ziff. 24 der Fassung von 1998 vorgesehene Haftungsbegrenzung bei grob fahrlässiger oder vorsätzlicher Schadensverursachung durch einfache Erfüllungsgehilfen, die auch bei der Verletzung vertragswesentlicher Pflichten Geltung beanspruchte.⁴³ In diesen Entscheidungen verlor der BGH kein Wort darüber, ob es möglicherweise dem Unangemessenheitsverdikt entgegen steht, dass die beanstandete Bestimmung von den Verbandsjuristen der verladenden Wirtschaft, die angeblich unangemessen benachteiligt wird, ausdrücklich gebilligt worden ist und der eigenen Mitgliedschaft empfohlen wird. Keine Erwähnung findet in den Entscheidungen auch der Gesamtzusammenhang der ADSp, also etwa der Umstand, dass die beschränkte Haftung immerhin verlässlich ist, weil sie nach Ziff. 29 wegfällt, wenn kein Versicherungsschutz besteht.

Wesentliche Auswirkungen auf die Angemessenheitsprüfung misst der BGH dem Umstand des kollektiven Aushandelns der ADSp also offenbar nicht zu. Er ist allenfalls ein Indiz, das in Zweifelsfällen den Ausschlag geben kann. Vor diesem Hintergrund wird man auch in Zukunft mit Beanstandungen einzelner Bestimmungen der ADSp rechnen müssen.

38 Vgl. BGH Urt. v. 20. 7. 2005 – VIII ZR 121/04, ZIP 2004, 1785, 1797: Pflicht zu klarer und verständlicher Formulierung nur im Rahmen des Möglichen.

39 BGH Urt. v. 20. 7. 2005 – VIII ZR 121/04, NJW-RR 2005, 1496, 1505.

40 BGH Urt. v. 9. Oktober 1981 – I ZR 188/79, VersR 1982, 486 Rn. 27.

41 A.a.O.

42 BGH Urt. v. 14. Mai 2003 – VIII ZR 308/02, NJW 2003, 2234; MünchKommBGB/Kieninger, § 307 Rn. 34; Ulmer/Brandner/Hensen, § 307 Rn. 116.

43 BGH Urt. v. 15. 9. 2005 – I ZR 58/03, TranspR 2006, 38, 41; Urt. v. 15. 9. 2005 – I ZR 68/03, TranspR 2006, 42, 43; vgl. auch OLG Hamburg Urt. v. 8. 5. 2003 – 6 U 222/02, TranspR 2006, 404.

2. Geltungserhaltende Reduktion

Ein Verstoß gegen die Inhaltskontrollvorschriften führt zur Unwirksamkeit der betroffenen Klausel und zur Anwendung des dispositiven Gesetzesrechts, § 306 Abs. 2 BGB. Das gilt nach herrschender Meinung⁴⁴ regelmäßig auch dann, wenn die Zielsetzung der Klausel an sich nicht schlechterdings unzulässig ist und nur das Ausmaß der Abweichung vom dispositiven Recht zur Unwirksamkeit führt und die Bestimmung insofern mit reduzierter Reichweite aufrechterhalten werden könnte. Eine solche geltungserhaltende Reduktion oder Auslegung wird auch im unternehmerischen Verkehr zu Recht abgelehnt, weil der Verwender es nicht den Gerichten überlassen darf, seine den Geschäftspartner im Übermaß benachteiligenden und daher unzulässigen AGB auf das mit den Klauselkontrollvorschriften gerade noch vereinbare Maß zu reduzieren.

Für die ADSp⁴⁵ hat die Rechtsprechung diesen Grundsatz jedoch durchbrochen.⁴⁶ Tragender Grund dafür ist der Umstand, dass der Schutzzweck des Verbots geltungserhaltender Reduktion im Falle der ADSp nicht in gleicher Weise greife wie bei einseitig aufgestellten Klauseln. Als kollektiv ausgehandeltes Vertragswerk, so der BGH, berücksichtigen sie nicht vorrangig die Interessen des Verwenders, sondern enthalten – sofern sie im ganzen zugrunde gelegt werden – einen auf die Besonderheiten des Geschäftsfeldes abgestimmten, einigermaßen ausgewogenen Ausgleich der beteiligten Interessen.⁴⁷ In der Tat darf davon ausgegangen werden, dass die die ADSp tragenden Verbände nicht der Drohung der Nichtigkeitssanktion bedürfen, um sich zumindest nach Kräften darum zu bemühen, die Vorgaben des AGB-Kontrollrechts zu beachten. Obgleich die bislang vorliegenden Entscheidungen die ADSp in der vor der Transportrechtsreform von 1998 geltenden Fassung betreffen, besteht daher keine Veranlassung, von dieser Betrachtungsweise abzugehen.⁴⁸

3. Einzelne problematische Vorschriften der ADSp

Obgleich die ADSp um die Einhaltung der AGB-kontrollrechtlich vorgegebenen Grenzen bemüht sind, finden sich noch immer Bestimmungen, die – teils durchgreifenden – Bedenken unter dem Gesichtspunkt der Angemessenheitskontrolle ausgesetzt sind.

a) Haftungsschranke bei grober Fahrlässigkeit einfacher Erfüllungsgehilfen

Die Haftungsfreizeichnungen bzw. -begrenzungen der Ziff. 22ff. ADSp gelten nach Ziff. 27.1 auch dann, wenn der Schaden durch grobes Verschulden einfacher Erfüllungsgehilfen herbeigeführt worden ist, es sei denn, es handelt sich um die Verletzung von Kardinalpflichten. Im Rahmen nicht wesentlicher Vertragspflichten genießt der Spediteur die Haftungsschranken also auch dann, wenn seinem einfachen Personal grobes Verschulden vorzuwerfen ist. Die Regelung steht damit im Gegensatz zu § 309 Nr. 7b BGB.

Diese Vorschrift gilt aber im unternehmerischen Verkehr nicht und hat für diesen auch nur eingeschränkt indizielle Bedeutung.⁴⁹ Der BGH hat die Haftungsschranken der ADSp deshalb unter diesem Gesichtspunkt bislang auch nicht⁵⁰ bzw. insofern beanstandet, als sie nach früheren Fassungen auch für Kardinalpflichtverletzungen Geltung beanspruchten.⁵¹

Allgemein lässt sich indessen nicht verkennen, dass die Rechtsprechung des BGH stark dahin tendiert, Haftungsaus-

schlüsse bei grobem Verschulden generell zu verwerfen.⁵² Aber als branchentypische Freizeichnung lassen die Haftungsgrenzen der Ziff. 22ff. ADSp sich auch bei grobem Verschulden einfacher Erfüllungsgehilfen auch weiterhin rechtfertigen. Sie werden durch die beteiligten Interessenverbände ausdrücklich akzeptiert und empfohlen. Auch sehen die Ziff. 22 ADSp nur Haftungsgrenzen und Ausschlüsse bestimmter Schäden, nicht aber den völligen Ausschluss jeglicher Haftung vor. Und schließlich bleibt zu berücksichtigen, dass die beschränkte Haftung des Spediteurs nach Ziff. 29 ADSp immerhin verlässlich ist.

b) Höchsthaftungsbeträge

Teils durchgreifende Bedenken bestehen aber gegenüber den in festen Euro-Beträgen ausgedrückten Haftungsschranken der ADSp.

aa) Haftungsschranken bei Güterschäden

(1) Regelhaftung nach Ziff. 23.1.

Das gilt allerdings nicht für die Regelhaftung von 5 Euro pro Kilogramm Rohgewicht der vom Schaden betroffenen Güter nach Ziff. 23.1.1 ADSp, denn diese Haftungsgrenze hält sich (nach derzeitigem Stand des Sonderziehungsrechts) in dem Rahmen, den die §§ 449, 466 HGB ausdrücklich für Klauselrecht eröffnen. Diese gesetzliche Wertung ist bei der Klauselkontrolle zu beachten, auch wenn man mit der wohl herrschenden Meinung im Einzelfall eine AGB-Kontrolle auch für Höchsthaftungsbeträge innerhalb des Korridors für zulässig hält.⁵³

Gleiches gilt auch für die Ziff. 23.1.3 und Ziff. 23.1.4, denn auch diese Beschränkungen halten sich in dem durch die §§ 449 Abs. 1, 466 Abs. 1 HGB eröffneten Rahmen. Der erforderliche Wegfall der Haftungsgrenzen bei grobem Verschulden und bei der Verletzung von Kardinalpflichten ist nach Art. 27 ADSp gewährleistet.

Allerdings ist zu beachten, dass die Beschränkungen auch dann Anwendung beanspruchen, wenn die Leistung des Spediteurs nicht nach Speditions-, Fracht- oder Lagerrecht, sondern nach Werk- oder Dienstvertrag zu beurteilen sind, also insbesondere bei logistischen Zusatzleistungen. Aber auch insoweit stoßen die Bestimmungen nicht auf durchgrei-

44 Ständige Rechtsprechung seit dem Urt. v. 17. Mai 1982 – VII ZR 316/81, BGHZ 84, 109, 114; zuletzt Urt. v. 23. Juli 2009 – III ZR 323/07, GWR 2009, 300, Rn. 7; *Ulmer/Brandner/Hensen* § 306 BGB Rn. 14ff.; aM MünchKommBGB/*Basedow*, § 306 Rn. 12ff.

45 Gleichermaßen auch für die AGNB, BGH Urt. v. 4. 5. 1995 – I ZR 90/93, NJW 1995, 3117 = TranspR 1996, 34.

46 Vgl. zuletzt BGH Urt. v. 28. 6. 2001 – I ZR 13/99, NJW-RR 2002, 536 = TranspR 2001, 471, ferner Urt. v. 4. 5. 1995 – I ZR 90/93, NJW 1995, 3117 = TranspR 1996, 34.

47 BGH Urt. v. 4. 5. 1995 – I ZR 90/93, NJW 1995, 3117 = TranspR 1996, 34.

48 AA *Schmidt* in *Wolf/Lindacher/Pfeiffer*, AGB-Recht, Klausel A 74; *Schmidt*, in: *Wolf/Lindacher/Pfeiffer*, Klauseln A 74.

49 Vgl. *Ulmer/Brandner/Hensen* § 307 BGB Rn. 280f., § 309 Nr. 7 BGB Rn. 43ff.

50 Vgl. BGH Urt. v. 10. 10. 1985 – I ZR 124/83, VersR 1986, 285; Urt. v. 8. 5. 2002 – I ZR 34/00, TranspR 2002, 408, 410.

51 Vgl. BGH Urt. v. 15. 9. 2005 – I ZR 58/03, TranspR 2006, 38, 41; Urt. v. 15. 9. 2005 – I ZR 68/03, TranspR 2006, 42, 43; vgl. auch OLG Hamburg Urt. v. 8. 5. 2003 – 6 U 222/02, TranspR 2006, 404.

52 Vgl. etwa BGH Urt. v. 19. 9. 2007 – VIII ZR 141/06.

53 Vgl. *Herber* TranspR 1998, 344, 345; aM *Schmidt*, in: *Wolf/Lindacher/Pfeiffer*, Klauseln A 97; aM AG Neu-Ulm, Urt. v. 3. 4. 2001 – 2 C 614/00, NJW-RR 2002, 680.

fende Bedenken. Gemäß Ziff. 2.1 ADSp finden die ADSp nur auf speditionsübliche Leistungen Anwendung. Bei solchen Leistungen muss der unternehmerische Auftraggeber aber stets mit den Haftungsgrenzen des Speditions- und Frachtrechts rechnen.

(2) Schäden bei Lagerung

Die Haftungsschranken bei verfügbarer Lagerung⁵⁴ regeln die ADSp gesondert in Ziff. 24. Nach Ziff. 24.1 gilt für Güterschäden zwar ebenfalls die Regelhaftung von 5 Euro pro Kilogramm, jedoch wird sie ergänzt durch eine Höchsthaftung von 5.000 Euro pro Schadenfall bzw. 25.000 Euro bei Inventurdifferenzen.

Die starre Begrenzung auf 5.000 Euro je Schadenfall bzw. 25.000 Euro je Inventurdifferenz stößt auf durchgreifende Bedenken. Summenmäßige Haftungsbegrenzungen müssen sich in einem angemessenen Verhältnis zu dem vertragstypischen Schadensrisiko halten.⁵⁵ Der Betrag von 5.000 Euro⁵⁶ wird außer bei Kleinschäden und Schäden an geringwertigen Gütern regelmäßig hinter dem Wert der verlorenen oder beschädigten Lagergüter zurückbleiben, zumal die Haftungsgrenze auch dann gelten soll, wenn der Auftraggeber gemäß Ziff. 3.3, 3.6. einen hohen Sachwert angezeigt hat. Wie der gesonderten Beschränkung auf den vorhersehbaren, typischen Schaden in Ziff. 27.1 zu entnehmen ist, gehen die ADSp selbst davon aus, dass Ziff. 24.1 den typischen Schaden nicht abdeckt. Auch der Vergleich mit der in Ziff. 23.1.4 gewählten Summe von 1 Mio Euro legt nahe, dass der Betrag von 5.000 Euro deutlich zu niedrig gewählt ist.⁵⁷

Die Frage hat für die Praxis allerdings nur geringe Bedeutung, weil die Beschränkung nach Ziff. 27.1 im Falle von Kardinalpflichtverletzungen nicht anwendbar ist und Güterschäden bei Lagerung in aller Regel auf der Verletzung von Kardinalpflichten beruhen.⁵⁸

bb) Haftungsschranken bei Vermögensschäden

Auch die starren, in festen Beträgen ausgedrückten Haftungsschranken für Vermögensschäden stoßen teilweise auf Wirksamkeitsbedenken.

(1) Haftungsschranke nach Ziff. 23.3

Nach Ziff. 23.3 ist die Haftung für Vermögensschäden auf das Dreifache der Haftung bei Verlust, höchstens aber 100.000 Euro, beschränkt.

Während die Beschränkung auf das Dreifache des Verlusthöchsthaftungsbetrages unproblematisch ist, weil sie dem gesetzlichen Haftungsbeschränkungskonzept des § 433 HGB folgt, weckt die starre Haftungsgrenze bei 100.000 Euro Bedenken. Sie erscheint aber im Regelfall noch hinnehmbar. Zwar sind nach der Rechtsprechung summenmäßige Beschränkungen in AGB nur dann wirksam, wenn sie sich in einem angemessenen Verhältnis zu dem vertragstypischen Schadensrisiko halten.⁵⁹ Jedoch sind bei der Beurteilung der Angemessenheit auch wertende Gesichtspunkte wie der Aspekt der Preisrelevanz der übermäßigen Überbürdung von Betriebsrisiken des Vertragspartners auf den Leistungserbringer zu berücksichtigen.⁶⁰ Der Betrag von 100.000 Euro deckt bei üblichen Speditionsgeschäften die zu erwartenden Vermögensschäden in der Regel ab und trägt dem unabdingbaren Erfordernis der Versicherbarkeit der Haftungsrisiken des Spediteurs Rechnung. Hohe Vermögensschäden beruhen häufig darauf, dass der Auftraggeber sich aus Kostenoptimierungsgründen in eine betriebswirtschaftlich bedenkliche Abhängig-

keit von der Leistung des Spediteurs begeben hat, die er entweder versichern oder individuell mit dem Spediteur regeln sollte.

(2) Haftungsschranke bei Lagerung

Für Vermögensschäden im Lagerbereich soll gemäß Ziff. 24.3 nur mit höchstens 5.000 Euro je Schadenfall gehaftet werden. Die Beschränkung wird in vielen vertraglichen Konstellationen als unangemessen anzusehen sein, weil der Betrag von 5.000 Euro den zu erwartenden Vermögensschäden nicht abdeckt.⁶¹ Gestritten wird über die Haftungsgrenze nur dann, wenn der eingetretene Vermögensschaden den Höchstbetrag überschreitet; dann wird aber häufig die Schlussfolgerung nahe liegen, dass der höhere Schaden zu erwarten war.

cc) Kumulschäden

Sowohl Ziff. 23 als auch die Spezialregelung in Ziff. 24 für Lagerschäden sehen Auffanghaftungsschranken für Kumulschäden vor, also Schadensereignisse, die zu Ansprüchen mehrerer Anspruchsteller führen (Ziff. 23.4 und 24.4). Die Haftungsschranke beträgt grundsätzlich entweder 2 Mio. Euro oder, wenn dies im Einzelfall zu einer höheren Summe führt, 2 Sonderziehungsrechte pro Kilogramm. Im Lagerbereich gilt nur die Schranke von 2 Mio. Euro.

Diese Regelungen sind aus mehreren Gründen AGB-rechtlich unwirksam. Sie führen eine unzulässige⁶² Beschränkung der Haftung für Körperschäden herbei. Ziff. 23.4 beschränkt außerdem bei Transportschäden entgegen §§ 449 Abs. 2, 466 Abs. 2 HGB die Haftung für Güterschäden auf unter 2 Sonderziehungsrechte, weil Anspruchsteller, die Güterschäden geltend machen, sich die mit 2 Sonderziehungsrechten pro Kilogramm schadenbetroffener Güter berechnete Haftungshöchstsumme mit Anspruchstellern wegen Körper- oder Vermögensschäden teilen müssen.

54 Jeder vom Auftraggeber veranlassten Lagerung, die nicht verkehrsbedingte Zwischenlagerung ist.

55 BGH Urt. v. 11. 11. 1992 – VIII ZR 238/91, NJW 1993, 335; Urt. v. 29. 9. 2000 – VIII ZR 155/99, NJW 2001, 292, 295; Palandt/Heinrichs § 307 Rn. 51; Ulmer/Brandner/Hensen § 307 BGB Rn. 302.

56 Der BGH hat eine Beschränkung der Haftung auf DM 5.000 in Elektrizitätsversorgungsbedingungen für Sonderabnehmer nur unter Berücksichtigung der Besonderheiten der Stromversorgung und der Leitbildfunktion der die Tarifkündendversorgung regelnden Verordnungen ausreichen lassen, Urt. v. 25. 2. 1998 – VIII ZR 276/96, NJW 1998, 1640.

57 AM Koller, Ziff. 24 ADSp Rn. 10; Vogt in: Graf v. Westphalen, Vertragsrecht und AGB-Klauselwerke, Transportrecht, Rn. 256.

58 OLG München, Urt. v. 16. Juli 2009 – 23 U 2075/09; Koller, Ziff. 24 ADSp Rn. 10.

59 BGH Urt. v. 11. 11. 1992 – VIII ZR 238/91, NJW 1993, 335; Urt. v. 29. 9. 2000 – VIII ZR 155/99, NJW 2001, 292, 295; Palandt/Heinrichs § 307 Rn. 51; Ulmer/Brandner/Hensen § 307 BGB Rn. 302.

60 Vgl. BGH Urt. v. 25. 2. 1998 – VIII ZR 276/96, NJW 1998, 1640.

61 AM Koller, Ziff. 24 ADSp Rn. 11; Vogt in: Graf v. Westphalen, Vertragsrecht und AGB-Klauselwerke, Transportrecht, Rn. 257.

62 OLG Düsseldorf, Urt. v. 2. 4. 2004 – 14 U 213/03, ZGS 2004, 271; Vogt in: Graf v. Westphalen, Vertragsrecht und AGB-Klauselwerke, Transportrecht, Rn. 256.