

1. Rechtsnatur und Anwendung der CMR

1.1. Rechtsnatur der CMR

1.1.1. Die CMR als „Einheitsrecht“

„CMR“ stellt die Abkürzung des französischsprachigen Titels des Übereinkommens „Convention Relative au Contrat de Transport International de Marchandises par Route“ (Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr) dar. Dieses Übereinkommen steht in Österreich gemäß BGBl. Nr. 138/1961 und BGBl. Nr. 192/1981 im Gesetzesrang.

Aus dem Charakter der CMR als internationalem Abkommen ergeben sich Besonderheiten bei der Auslegung und Anwendung. Zweck der CMR ist es, den internationalen Transport auf der Straße, und zwar im Wesentlichen die Beförderungsbedingungen, die Haftung und die Rechtsdurchsetzung einheitlich zu regeln, um dadurch für die Transportwirtschaft und deren Auftraggeber Rechtssicherheit zu schaffen. Da die CMR somit sogenanntes „Einheitsrecht“ darstellt, sind deren Bestimmungen möglichst aus sich selbst heraus auszulegen. Fragen, die in der CMR abschließend geregelt sind, verdrängen somit das ansonsten anwendbare materielle österreichische Recht. Dies bedeutet allerdings nicht automatisch, dass die CMR in allen Staaten, in denen die CMR gilt, einheitlich ausgelegt wird (7 Ob 160/00f).

1.1.2. Anwendung nationalen Rechts

Da die CMR im Gesetzesrang steht, stellen auch deren Bestimmungen „nationales österreichisches Recht“ (und nicht etwa internationales oder supranationales Recht) dar. Wenn allerdings im Folgenden von nationalem österreichischen Recht die Rede ist, wird darunter das Zivil- und Unternehmensrecht außerhalb der CMR verstanden, für Österreich somit das Recht des ABGB und des UGB.

Trotz des Charakters als „Einheitsrecht“, welches grundsätzlich das nationale Recht verdrängt, ist auch bei Transporten, die der CMR unterliegen, das nationale Recht noch von erheblicher Bedeutung.

Zum einen verweist die CMR selbst auf Bestimmungen des jeweiligen nationalen Rechts:

- Gemäß Art. 5 CMR können die Unterschriften auf dem Frachtbrief gedruckt oder durch den Stempel ersetzt werden, wenn dies nach dem Recht des Staates, in dem der Frachtbrief ausgestellt wird, zulässig ist.
- Gemäß Art. 16 Abs. 5 CMR bestimmen sich Art und Weise eines vom Frachtführer vorgenommenen Verkaufs des Transportgutes nach den Gesetzen oder Gebräuchen des Ortes, an dem sich das Gut befindet.
- Gemäß Art. 20 Abs. 4 CMR kann der Frachtführer über ein wiederaufgefundenes Transportgut, dessen Herausgabe vom Verfügungsberechtigten nicht verlangt wird, nach dem Recht des Ortes verfügen, an dem es sich befindet.

- Gemäß Art. 28 CMR richten sich außervertragliche Ansprüche nach dem anwendbaren nationalen Recht.
- Gemäß Art. 29 CMR und Art. 32 Abs. 1 CMR ist nach dem nationalen Recht zu bestimmen, welcher Verschuldensgrad dem Vorsatz gleichsteht.
- Gemäß Art. 32 Abs. 3 CMR gilt hinsichtlich der Hemmung und der Unterbrechung der Verjährung nationales Recht.

Zum anderen regelt die CMR nicht sämtliche privatrechtlichen Fragen, die sich aus der Güterbeförderung auf der Straße ergeben. Die Klärung dieser Fragen hat daher nach dem anwendbaren nationalen Recht zu erfolgen.

Beispiel 1:

Der Abschluss und das Zustandekommen des Frachtvertrages ist in der CMR nicht geregelt und ist somit nach nationalem Recht zu beurteilen.

Beispiel 2:

Die CMR regelt nicht, wer zur Beladung und Entladung des Transportfahrzeuges verpflichtet ist. Diese Frage ist nach dem nationalen Recht zu beurteilen (3 Ob 2035/96b = Entscheidung 13).

Beispiel 3:

Neben der in der CMR geregelten Haftung kann den Frachtführer auch eine Haftung wegen positiver Vertragsverletzung, die nach nationalem Recht beurteilt wird, treffen (7 Ob 13/01i = Entscheidung 22). Für außerhalb der Obhutszeit verursachte Vermögensschäden haftet der Frachtführer nach nationalem Recht (2 Ob 271/05z = Entscheidung 37).

Beispiel 4:

Die Fragen des kaufmännischen Zurückbehaltungsrechtes und des Pfandrechtes des Frachtführers sind in der CMR nicht geregelt, sodass sich auch diese Fragen nach nationalem Recht beurteilen.

Beispiel 5:

Bei Vorliegen groben Verschuldens kann sich der Frachtführer nach Art. 29 CMR nicht auf die Haftungsbeschränkung der CMR berufen. Der Umfang der Schadenersatzansprüche richtet sich in diesem Fall nach nationalem Recht (4 Ob 235/03t = Entscheidung 32).

1.1.3. Zwingende Wirkung der CMR

Der mit der CMR beabsichtigte Zweck der Rechtsvereinheitlichung im internationalen Transport kann nur dann erreicht werden, wenn die Bestimmungen der CMR zwingende Wirkung aufweisen. Ansonsten könnte es insbesondere durch die Verwendung allgemeiner Geschäftsbedingungen zu gänzlich unterschiedlichen vertraglichen Regelungen kommen, die den Zwecken der Rechtsvereinheit-

lichung zuwiderlaufen würden. Art. 41 CMR bestimmt daher, dass jede Vereinbarung, die unmittelbar oder mittelbar von den Bestimmungen der CMR abweicht (mit Ausnahme der Art. 37 und 38 CMR, die die internen Rückgriffsansprüche zwischen mehreren Fracht- bzw. Unterfrachtführern regeln), nichtig und ohne Rechtswirkung ist. Dies bedeutet, dass ein Abgehen von der CMR, sei es durch Individualvereinbarung, sei es durch die Verwendung allgemeiner Geschäftsbedingungen, nicht zulässig ist. Insoweit Individualvereinbarungen oder allgemeine Geschäftsbedingungen im Widerspruch zu Bestimmungen der CMR stehen, sind die betreffenden vertraglichen Vereinbarungen in diesem Umfang nichtig. Dies gilt sowohl für Vereinbarungen, die die in der CMR geregelten Rechte und Pflichten einschränken, als auch für solche, die die Rechte und Pflichten erweitern. In Österreich gilt dies vor allem für die im Widerspruch zur CMR stehenden Bestimmungen der Allgemeinen Österreichischen Spediteurbedingungen (AÖSp). In denjenigen Bereichen allerdings, in denen die CMR keine Regelung trifft, können Vereinbarungen getroffen werden, da die meisten frachtrechtlichen Bestimmungen des UGB und die den Werkvertrag regelnden Bestimmungen des ABGB abdingbar sind und somit einer abweichenden Vereinbarung nicht entgegenstehen.

Gemäß Art. 41 Abs. 2 CMR sind auch Abmachungen nichtig, durch die sich der Frachtführer die Ansprüche aus der Versicherung des Gutes abtreten lässt. Damit soll verhindert werden, dass der Frachtführer über eine Transportversicherung des Absenders begünstigt wird und seine gesetzliche Haftung damit auf Kosten des Berechtigten ausscheidet. Der Frachtführer soll sich nicht dadurch von seiner Haftung freizeichnen können, dass er sich Ansprüche aus einer Transportversicherung abtreten lässt, die der Geschädigte auf eigene Kosten erworben hat. Dasselbe gilt für ähnliche Abmachungen, die zu einem Ausschluss des Regresses des Transportversicherers führen. Auf Haftpflichtversicherungen des Frachtführers bezieht sich die Bestimmung des Art. 41 Abs. 2 CMR nicht (6 Ob 547/84; 2 Ob 377/97y = Entscheidung 20).

Schließlich ist auch jede Vereinbarung, die zu einer Verschiebung der Beweislast führen würde, nichtig.

1.1.4. Vereinbarung der Allgemeinen Österreichischen Spediteurbedingungen (AÖSp)

Im Gegensatz zu den Bestimmungen der CMR kommt den Bestimmungen der AÖSp keine normative Kraft zu. Die AÖSp gelten nur dann, wenn sie zwischen den Parteien vereinbart und einvernehmlich in den Vertrag einbezogen wurden. Dies kann auch stillschweigend bzw. schlüssig geschehen. Regelmäßig wird die schlüssige Vereinbarung der AÖSp bejaht, wenn im Zuge einer länger dauernden Geschäftsbeziehung in den Geschäftspapieren ein Hinweis auf die AÖSp enthalten ist und dieser Hinweis vom anderen Vertragsteil unbeanstandet bleibt. Bei Kaufleuten, zu deren Geschäftsbetrieb die häufige Inanspruchnahme von Spediti-

onsleistungen gehört, wird grundsätzlich die Unterwerfung unter die AÖSp angenommen; dies selbst ohne Hinweis in den Geschäftspapieren (5 Ob 506/95 = Entscheidung 7). Auch wurde bereits ausgesprochen, dass die AÖSp für den Bereich der österreichischen Wirtschaft als Handelsbrauch gelten (7 Ob 13/01i = Entscheidung 22).

Aus der Gesamtkonstruktion der AÖSp ergibt sich, dass diese jeweils nur für den beauftragten Spediteur gelten. Stehen sich der beauftragende Spediteur und der beauftragte Spediteur gegenüber, wobei beide Spediteure erklären, „nach den AÖSp zu arbeiten“ und für ihre Tätigkeit die AÖSp vereinbaren zu wollen, kommen die Bestimmungen der AÖSp nur für den beauftragten Spediteur zur Anwendung. Der auftraggebende Spediteur kann sich somit, auch wenn er den Auftrag als Spediteur erteilt hat, beispielsweise nicht auf die kurze Verjährungsfrist des § 64 AÖSp berufen (6 Ob 651/94).

Die AÖSp gelten im Verkehr mit Kaufleuten und Unternehmen und kommen nicht nur für Speditionsverträge des Spediteurs, sondern insgesamt für „Verkehrsverträge“, worunter auch Fracht- und Lagergeschäfte fallen, zur Anwendung. Auch ein Frachtführer kann daher ohne weiteres seinen Leistungen die AÖSp zugrunde legen und diese für an ihn erteilte Aufträge vereinbaren. Auf Geschäfte mit Verbrauchern finden die AÖSp keine Anwendung.

Für die AÖSp gilt der Grundsatz „Versicherung statt Haftung“. Der Spediteur ist zum Abschluss der Speditionsversicherung verpflichtet, wenn der Kunde dies nicht ausdrücklich schriftlich untersagt (Verbotskunde). Die Pflicht zur Eindeckung der Speditionsversicherung besteht aber nur im Verhältnis zwischen Spediteur und dessen Auftraggeber, nicht im Verhältnis zwischen dem Spediteur und dem mit der Ausführung beauftragten Unternehmer (1 Ob 2357/96s = Entscheidung 12). Aufgrund der Speditionsversicherung ist der Wareninteressent als Auftraggeber oder derjenige, dem das versicherte Interesse zur Zeit des Schadensereignisses zustand, versichert. Die Versicherung deckt die Schäden aus den Verkehrsverträgen. Wurde vom Spediteur entsprechend dem vermuteten bzw. erteilten Auftrag eine solche Versicherung eingedeckt, so ist der Spediteur für jeden durch diese Versicherung gedeckten Schaden frei. Der Speditionsversicherer haftet dem Versicherten, also dem Wareninteressenten, an seiner Stelle (§§ 39, 41 AÖSp).

Hat der Spediteur entgegen den ihm erteilten oder vermuteten Auftrag (war der Auftraggeber also kein Verbotskunde) die Speditionsversicherung nicht eingedeckt, kann er sich gegenüber seinem Auftraggeber gemäß § 41c AÖSp nicht auf die AÖSp berufen. Diese Sanktion bezieht sich auf alle Bestimmungen der AÖSp, somit insbesondere auch auf die die Haftung einschränkenden Bestimmungen, die Verkürzung der Verjährungsfrist und die Aufrechnungsbeschränkung. Das Rechtsverhältnis zwischen dem Auftraggeber und dem Spediteur ist in einem solchen Fall ohne Heranziehung der AÖSp zu beurteilen (1 Ob 375/98y = Entscheidung 17; 7 Ob 123/12g).

Hat der Auftraggeber den Abschluss der Speditionsversicherung gemäß § 39a AÖSp ausdrücklich schriftlich untersagt (Verbotskunde), stehen ihm in einem Schadensfall keine Ansprüche aus der Speditionsversicherung zu. Die AÖSp haben gegenüber einem Verbotskunden trotz Nichtabschlusses der Speditionsversicherung Gültigkeit. Der Spediteur haftet dann nur nach Maßgabe der Haftungsbeschränkungen und Haftungsausschlüsse der AÖSp (7 Ob 123/12g).

Wesentliches Prinzip der AÖSp ist somit, dass bei Eindeckung einer Speditionsversicherung die Haftung der Versicherung an die Stelle der Haftung des Spediteurs tritt bzw. dass bei einem Verbotskunden die Haftung des Spediteurs durch die AÖSp eingeschränkt ist.

Kommt allerdings für den Spediteur gemäß § 412 UGB (Selbsteintritt des Spediteurs) oder § 413 UGB (Fixkostenspedition, Sammelladungsspedition) die CMR zur Anwendung oder wurden die AÖSp für einen der CMR unterliegenden Frachtvertrag vereinbart, stehen die Haftungsfreistellung bzw. die Haftungsbeschränkungen der AÖSp im Widerspruch zu den Bestimmungen der CMR, die insbesondere in Art. 17 CMR eine (strenge) Haftung des Frachtführers vorsehen. Die Bestimmungen in den AÖSp, die eine Haftungsfreistellung des Spediteurs oder Haftungsbeschränkungen zugunsten des Spediteurs vorsehen, sind somit im Anwendungsbereich der CMR nach Art. 41 CMR nichtig und ohne Rechtswirkung (4 Ob 59/98h = Entscheidung 14).

Beispiel:

§ 37d AÖSp sieht vor, dass dann, wenn der Auftraggeber selbst versichert, also eine Transportversicherung abschließt, jeder Schadenersatzanspruch aus den durch diese Versicherung gedeckten Gefahren gegen den Spediteur ausgeschlossen ist, also nicht auf den Versicherer übergeht. Dieser Verzicht des Versenders gegenüber dem Spediteur für den Fall, dass er selbst eine Transportversicherung eingedeckt hat, stellt einen Haftungsausschluss dar, dem die zwingenden Haftungsbestimmungen der CMR entgegenstehen und der somit im Anwendungsbereich der CMR unwirksam ist (2 Ob 377/97y = Entscheidung 20).

Auch die Verjährungsregelung der AÖSp ist für Verträge, die der CMR unterliegen, nicht anwendbar. § 64 AÖSp sieht eine Verjährungsfrist von sechs Monaten vor, die im Widerspruch zur Verjährungsregelung des Art. 32 CMR (ein Jahr bzw. bei grobem Verschulden drei Jahre) steht, sodass die in den AÖSp enthaltene Verkürzung der Verjährungsfrist gemäß Art. 41 CMR nichtig ist.

Da nach dem Prinzip der Teilnichtigkeit allerdings nur diejenigen Bestandteile der AÖSp nichtig sind, die mittelbar oder unmittelbar von den Bestimmungen der CMR abweichen, behalten die AÖSp im restlichen Umfang ihre Wirksamkeit. Die Vereinbarung der AÖSp hat somit auch bei Verträgen, die der CMR unterliegen, noch eine erhebliche Bedeutung.

Beispiel 1:

Die Frage der Aufrechnung im Verhältnis zwischen Absender und Frachtführer wird in der CMR nicht geregelt. Die Aufrechnungsbeschränkung nach § 32 AÖSp kann daher auch bei Frachtverträgen, die unter die CMR fallen, wirksam vereinbart werden (1 Ob 375/98y = Entscheidung 17; 7 Ob 501/96; 5 Ob 506/95 = Entscheidung 7).

Beispiel 2:

Nach § 33 AÖSp kann die Ablieferung von Rollgut mit befreiender Wirkung an jede zum Geschäft oder Haushalt gehörige, in den Räumen des Empfängers anwesende erwachsene Person erfolgen. Diese Regelung ist auch im Anwendungsbereich der CMR gültig, da die CMR keine Anhaltspunkte dafür enthalten, dass die Leute des Frachtführers angehalten sein sollen, in jedem Fall vor der Ablieferung zu prüfen, ob die in den Räumen des Empfängers anwesenden und zur Annahme des Gutes bereiten Erwachsenen dazu auch bevollmächtigt sind (7 Ob 617/92 = Entscheidung 5).

Beispiel 3:

Die Annahme des Transportgutes wurde von der Empfängerin verweigert. Der Frachtführer lagerte das Transportgut daher bei sich ein, wo es dann in der Folge in Verlust geriet. Für den Frachtvertrag war die Geltung der AÖSp vereinbart worden. Da die Beförderung mit dem Ausladen des Gutes zur Einlagerung beendet wurde, kommen für das sich daran anschließende Verwahrungsverhältnis nicht die CMR, sondern die AÖSp zur Anwendung (1 Ob 2357/96s = Entscheidung 12).

1.2. Straßengütertransport

1.2.1. Beförderung mit Fahrzeugen auf der Straße

Die CMR regelt nur die Beförderung der Transportgüter auf der Straße. Luftfrachttransporte, Eisenbahntransporte, Transporte zur See und auf Binnengewässern werden von der CMR grundsätzlich nicht umfasst und unterliegen eigenen frachtrechtlichen Bestimmungen.

Transporte auf der Straße unterliegen überdies nur dann der CMR, wenn diese mit „Fahrzeugen“ im Sinne der CMR durchgeführt werden. Nach Art. 1 Abs. 2 CMR (§ 439a Abs. 2 UGB) fallen darunter Kraftfahrzeuge, Sattelkraftfahrzeuge, Anhänger und Sattelanhänger. Ein Transport mit einem Pferdefuhrwerk, einem Fahrrad oder einem Motorrad unterliegt somit nicht der CMR.

Die CMR kommt dann zur Anwendung, wenn der Einsatz eines Straßenfahrzeuges vereinbart wird, was häufig nicht ausdrücklich geschieht, sondern sich aus den Umständen ergibt. Wird kein bestimmtes Transportmittel vereinbart, kommt die CMR zur Anwendung, wenn tatsächlich ein Straßenfahrzeug eingesetzt wird. Setzt der Frachtführer trotz eines vereinbarten Straßengütertransportes vertrags-

widrig ein anderes Transportmittel ein, kann sich der Absender dennoch auf die Bestimmungen der CMR berufen.

Das Prinzip, dass die CMR nur den Transport auf der Straße regelt, gilt allerdings nicht lückenlos:

Beim Huckepackverkehr gilt die CMR auch für denjenigen Teil der Beförderung, der nicht auf der Straße ausgeführt wird, somit auch für die Teilstrecke der Beförderung mittels Eisenbahn, mittels Luftfracht, zur See oder auf Binnengewässern (siehe 1.2.2.).

Beim multimodalen Transport kann es ebenfalls zur Anwendung der CMR kommen; dies, wenn zumindest auf einer Teilstrecke ein CMR-Straßentransport vorliegt, der Schadenseintritt nicht einer bestimmten Teilstrecke zugeordnet werden kann (somit auch auf der Straßentransportstrecke gelegen sein kann) und die CMR das für den Anspruchsteller günstigste Haftungsrecht normiert (siehe 1.2.3.).

1.2.2. Huckepackverkehr

Der in Art. 2 CMR geregelte sogenannte „Huckepackverkehr“ stellt eine Ausnahme vom Grundsatz dar, dass die CMR nur den Transport auf der Straße umfasst. Wird das mit dem Gut beladene Fahrzeug nämlich mit einem anderen Beförderungsmittel (Trägerbeförderungsmittel) befördert, also z.B. mit der Eisenbahn („Rollende Landstraße“), mit einem Flugzeug, auf dem Schiff bzw. einer Fähre, so unterliegt auch dieser Transportabschnitt grundsätzlich den Bestimmungen der CMR. Voraussetzung ist aber immer, dass das mit dem Gut beladene „Fahrzeug“ im Sinne der CMR, also z.B. der beladene Lkw-Zug, ein beladener Anhänger oder ein beladener Sattelanhänger, mit einem anderen Beförderungsmittel befördert wird und eine Umladung des Gutes vom Fahrzeug auf das andere Beförderungsmittel nicht stattfindet. Wird ein Container oder eine sogenannte „Wechselbrücke“ ohne Fahrgestell vom Lkw abgeladen und nach Umladung mit einem anderen Beförderungsmittel weiterbefördert, so kommen für die Beförderung mit dem anderen Beförderungsmittel die Bestimmungen der CMR nicht zur Anwendung, da es sich bei diesen Behältnissen nicht um „Fahrzeuge“ im Sinne der CMR handelt; dieser Transport würde dann dem Recht des jeweiligen anderen Beförderungsmittels (also dem Luftfrachtrecht, Eisenbahnrecht, Seerecht, Binnenschifffahrtsrecht) unterliegen.

Da ein solcher Huckepacktransport, bei dem das mit dem Gut beladene Fahrzeug mit einem anderen Trägerbeförderungsmittel befördert wird, den Bestimmungen der CMR unterliegt, kommen dafür grundsätzlich auch die Haftungsregelungen der CMR zur Anwendung. Aufgrund der Besonderheit des Huckepackverkehrs sieht die CMR allerdings eine besondere Haftungsregelung vor:

Wurde ein Schaden (Verlust, Beschädigung, Schaden durch Überschreitung der Lieferfrist) nicht durch eine Handlung oder Unterlassung des Straßenfrachtführers, sondern durch ein Ereignis verursacht, welches nur während und wegen

der Beförderung durch das andere Beförderungsmittel eingetreten sein kann, dann beurteilt sich die Haftung des Frachtführers für diesen Schaden grundsätzlich nicht nach der CMR. Unter dem Ereignis, „das nur während und wegen der Beförderung durch das andere Beförderungsmittel eingetreten sein kann“, versteht die CMR Schadensereignisse aufgrund von Transportgefahren, die für ein bestimmtes Transportmittel typisch sind. Es handelt sich dabei um besondere Gefahren, die gerade dem Trägerbeförderungsmittel eigen sind.

Beispiel 1:

Ein Stromüberschlag auf den Lkw beim offenen Transport auf der Schiene („Rollende Landstraße“) stellt eine typische Gefahr für einen Eisenbahntransport dar, sodass hier die haftungsrechtlichen Bestimmungen des Eisenbahnfrachtrechts heranzuziehen sind.

Beispiel 2:

Ein Feuer auf einem Seeschiff stellt eine typische Gefahr für einen Schiffstransport dar, da die Brandgefahr an Bord eines Seeschiffes dadurch wesentlich erhöht wird, dass Ladung und Maschinenraum eng beisammen liegen und durch Windeinwirkungen sowie das dichte Zusammenparken von vielen Fahrzeugen die Brandgefahr erhöht ist (BGH I ZR 12/11 in TranspR 2012, 330).

Wurde ein Schaden durch ein derartiges Ereignis verursacht, hat sich also eine typische Gefahr des Trägerbeförderungsmittels verwirklicht, dann haftet der Frachtführer gemäß Art. 2 CMR gegenüber dem Absender nicht nach den Bestimmungen der CMR, sondern nach dem zwingenden Sonderfrachtrecht, welches für das Trägerbeförderungsmittel gilt (also nach zwingendem Eisenbahn-, Luftfracht-, Binnenschiffahrts-, Seerecht). Diese Regelung begünstigt somit den Straßenfrachtführer, da dieser gegenüber dem Absender dann in derselben Weise haftet, wie ihm gegenüber der Frachtführer des Trägerbeförderungsmittels nach zwingenden Rechtsvorschriften haftet; die Haftung im Verhältnis zwischen Absender und Straßenfrachtführer einerseits und im Verhältnis zwischen Straßenfrachtführer und dem Frachtführer des Trägerbeförderungsmittels andererseits wird somit in Übereinstimmung gebracht. Bestehen für das Trägerbeförderungsmittel keine zwingenden Vorschriften, die die Haftung regeln, dann kommen wiederum die Bestimmungen der CMR zur Anwendung.

Diese Regelung gilt auch, wenn der Straßenfrachtführer und der Frachtführer des Trägerbeförderungsmittels ein und dieselbe Person sind. Für die Frage der anwendbaren Haftungsbestimmungen ist hier fiktiv zugrunde zu legen, dass es sich um unterschiedliche Personen handelt.

Die Regelungen der CMR, die den Huckepackverkehr betreffen, kommen allerdings nur dann zur Anwendung, wenn ein einheitlicher und durchgehender Frachtvertrag vorliegt, der die gesamte Transportstrecke, somit auch die Strecke des Huckepacktransportes, umfasst. Werden von vornherein vom Absender für das jeweilige Beförderungsmittel mit dem jeweiligen Frachtführer gesonderte