

Rechtsanwalt Dr. Friedrich Graf von Westphalen, Köln

Allgemeine Deutsche Spediteurbedingungen und AGB-Gesetz

Aufgrund des AGB-Gesetzes sind die ADSp neugefaßt worden¹⁾; die letzte Fassung datiert vom 1. 10. 1978 (Bekanntmachung Nr. 130/78, Bundesanzeiger Nr. 211 v. 9. 11. 1978; Text abgedruckt auch bei *Baumbach/Duden*, HGB, 24. Aufl., Anh. zu § 415).

Die ADSp sind Allgemeine Geschäftsbedingungen (AGB) i. S. v. § 1 AGBG; gemäß § 2 a ADSp gelten die ADSp jetzt nur noch im Verkehr mit Kaufleuten (vgl. § 24 AGBG). Sie gelten „für alle Verrichtungen des Spediteurs“. Erforderlich ist also, daß der Vertrag mit dem Speditionsgewerbe sachlich zusammenhängt²⁾. Unter dieser Voraussetzung dürfte es regelmäßig zu einer wirksamen Einbeziehung der ADSp kommen, und zwar auch in den Fällen, in denen der AGB-Verwender nicht ausdrücklich auf die ADSp verweist; denn es ist als weithin bekannt anzusehen, daß Spediteure Rechtsgeschäfte nur auf Basis der ADSp schließen. Gegenüber *Nicht-Kaufleuten* kommen die ADSp in der nunmehr gültigen Fassung — im Gegensatz zur früheren Rechtslage — nicht mehr zum Zuge (vgl. § 2 a ADSp).

Die Regelung in § 5 b ADSp steht im Hinblick auf die besondere schriftliche Hinweispflicht des Kunden mit § 9 Abs. 1 AGBG im Einklang³⁾. *Bedenklich* ist diese Bestimmung jedoch insoweit,

als die Haftung des Auftraggebers/AGB-Kunden *ohne Verschulden* normiert ist, weil eine derartige Schadensersatzhaftung von dem Grundprinzip der §§ 275 ff BGB entscheidend abweicht. Nach Treu und Glauben erfährt § 5 b ADSp in den Fällen eine Einschränkung, in denen der AGB-Verwender — trotz unterbliebenen Hinweises gemäß § 5 b ADSp — die Gefährlichkeit des Gutes kannte⁴⁾. Gleiches gilt dann, wenn der AGB-Verwender die Gefährlichkeit des Gutes kennen mußte. Entscheidend ist dabei der Zeitpunkt der *Übernahme* des Gutes⁵⁾.

Die Regelung in § 6 ADSp ist insgesamt neu gefaßt. Soweit in § 6 Abs. 2 ADSp eine Verantwortlichkeit für Schäden ausgeschlossen wird, sofern diese „nur infolge mündlicher Aufträge, Weisungen, Erklärungen oder Mitteilungen“ eingetreten sind, ist

1) *Schmid-Lossberg*, Die Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen (ADSp) neugefaßt, MDR 1979, 452 ff; *Helm*, AGB-Gesetz und ADSp, VersR 1977, 585 ff (jedoch noch zur alten Fassung der ADSp).

2) BGH VersR 1978, 370, 371.

3) BGH BB 1978, 1235; *Staudinger/Schlosser*, BGB, 12. Aufl., § 9 AGBG Rz. 161; *Hensen*, in: *Ulmer/Brandner/Hensen*, AGBG, 3. Aufl., Anh. zu §§ 9–11 Rz. 18.

4) BGH BB 1978, 1235, 1236.

5) BGH, aaO.

diese Klausel mit § 9 Abs. 2 Nr. 1 AGBG *unvereinbar*⁶⁾. Denn eine Freizeichnung für Schäden aufgrund der Befolgung mündlich erteilter Aufträge, Weisungen pp. ist stets unangemessen. Dies gilt auch unter Berücksichtigung der in § 6 Abs. 2, letzter Satz ADSp getroffenen Regelung, wonach jede Partei zu Rückfragen bei der anderen Partei verpflichtet ist, sofern sie — bei Beachtung der erforderlichen Sorgfalt — „die Möglichkeit von Übermittlungsfehlern oder Mißverständnissen hätte erkennen müssen“. Diese Einschränkung ist in der Sache nicht geeignet, die Haftungsfreizeichnung gemäß § 6 Abs. 2 Satz 1 ADSp in ihrer Unangemessenheit abzuschwächen.

Die Bestimmung in § 7 a Satz 2 ADSp verstößt gegen § 9 Abs. 2 Nr. 1 AGBG. Denn die Haftung des Auftraggebers/AGB-Kunden wird nur in den Fällen ausgeschlossen (vgl. „es sei denn“), wenn der AGB-Verwender „die offenbare Unrichtigkeit oder Unvollständigkeit“ der vom Auftraggeber gemachten Angaben positiv kannte. Dies ist eine erhebliche Abweichung vom Haftungsverteilungsprinzip des § 254 BGB, welche gemäß § 9 Abs. 2 Nr. 1 AGBG zu einer unangemessenen Benachteiligung des Auftraggebers/AGB-Kunden führt⁷⁾.

Die Bestimmungen in § 16 a ADSp verstoßen gegen § 9 Abs. 2 Nr. 1 AGBG unter Berücksichtigung der §§ 408, 384, 385 HGB, weil die Haftung des Spediteurs auf die Sorgfalt „im Rahmen des Geschäftsüblichen“ beschränkt ist (vgl. „nur“). Demgemäß ist in bezug auf § 16 a ADSp der Rückgriff auf § 1 ADSp unstatthaft⁸⁾. Denn im Hinblick auf den gemäß § 1 ADSp angezogenen Sorgfaltsmaßstab (vgl. § 347 HGB) enthält § 16 a ADSp eindeutig eine *Beschränkung* („nur“), so daß aus diesem Grund ein Rückgriff auf § 1 ADSp ausscheidet.

Die früher gegen die Bestimmung in § 17 ADSp geäußerten Bedenken⁹⁾ sind durch die Neufassung von § 17 Satz 3 ADSp überholt: Die Haftung des Spediteurs für „schuldhaftes Verzögern“ bleibt nämlich unberührt¹⁰⁾.

Die Bestimmung in § 20 ADSp steht nunmehr im Einklang mit § 9 AGBG und ist im übrigen der restriktiven Interpretation des BGH angepaßt¹¹⁾.

Die Bestimmung in § 21 ADSp — Satz 2 ist neugefaßt worden — steht weiterhin mit § 9 AGBG nicht im Einklang. Sie ist ihrem Sinn und Wortlaut nach nicht geeignet, etwaige Schadensersatzansprüche des Auftraggebers gegenüber dem Spediteur/AGB-Verwender für den Fall auszuschließen, in welchem der Auftraggeber aus Gründen, die der Spediteur zu vertreten hat, diesem den Auftrag entzieht¹²⁾.

Die Regelung in § 29 ADSp ist *unwirksam*. Unter Berücksichtigung der Wertungskriterien von § 284 BGB verstößt diese Klausel gegen § 9 Abs. 2 Nr. 1 AGBG; die Fälligkeit der Rechnung wird nämlich — ohne daß es einer Mahnung oder „sonstiger Voraussetzungen“ bedarf — spätestens 10 Tage „nach Zugang der Rechnung“ fällig. Aus der Perspektive des AGB-Verwenders/Spediteurs ist aber der „Zugang der Rechnung“ kein kalendermäßig bestimmter oder kalendermäßig bestimmbarer Zeitpunkt, zumal der AGB-Verwender/Spediteur den Zugang der Rechnung gemäß § 130 BGB beweisen muß. Die Regelung der Verzugszinsen in Höhe von 2 % über dem jeweiligen Diskontsatz der Deutschen Bundesbank ist nach § 11 Nr. 5 AGBG nicht

zu beanstanden¹³⁾; das gleiche gilt für die „Berechnung ortsüblicher Spesen“ — vorausgesetzt freilich, daß diese dem Begriff des Verzugschadens gemäß § 286 BGB unterfallen.

Die Bestimmung in § 32 ADSp ist nach der hier vertretenen Auffassung mit § 9 Abs. 2 Nr. 1 AGBG insoweit *unvereinbar*, als das *Zurückbehaltungsrecht* nur in den Fällen zulässig sein soll, in denen fällige Gegenansprüche bestehen, „denen ein Einwand nicht entgegensteht“¹⁴⁾. Unabhängig davon: Ein einfaches Bestreiten des Gegenanspruchs durch den Spediteur genügt nicht; es müssen vielmehr bestimmte Einwendungen erhoben werden, welche nicht ohne weiteres als unbegründet erscheinen¹⁵⁾.

Die Regelung des § 34 ADSp ist neugefaßt. Die früher — vor allem im Hinblick auf § 2 AGBG — geltend gemachten Bedenken sind damit gegenstandslos, weil nunmehr die Voraussetzung normiert ist: Der Empfänger des Gutes muß „den ADSp unterworfen“ sein¹⁶⁾. § 34 Satz 2 ADSp konstituiert indessen keine Zahlungspflicht des Empfängers, sondern gewährt — vgl. § 434 HGB — dem AGB-Verwender/Spediteur lediglich das Recht, das Gut gegen Zahlung auszuhändigen¹⁷⁾. *Unwirksam* ist jedoch die Regelung in § 34 Satz 3 ADSp, weil der Empfänger/AGB-Kunde zur „bedingungslosen Rückgabe des Gutes an den Spediteur“ in dem Fall verpflichtet ist, wenn er — trotz Aufforderung — den Spediteur nicht bezahlt. Diese Klauselfassung verstößt — unter Berücksichtigung der Bewertungskriterien von § 11 Nr. 2 und § 11 Nr. 3 AGBG — ersichtlich gegen § 9 AGBG¹⁸⁾. Auch soweit — alternativ — „im Unvermögensfalle“ eine Verpflichtung zur Leistung von Schadensersatz an den Spediteur besteht, ist diese Klausel mit § 9 Abs. 2 Nr. 1 AGBG *unvereinbar*, weil dem Tatbestand von § 275 Abs. 2 BGB nicht ausreichend Rechnung getragen ist.

Prinzip von Versicherungsdeckung und Eigenhaftung

§ 37 ADSp löst — ungeachtet der Neufassung in Abs. 10 — Bedenken gemäß § 9 Abs. 2 Nr. 1 AGBG aus. Zwar ergibt sich aus § 37 ADSp das Grundprinzip, daß der Spediteur dann jedenfalls nicht haften soll, wenn es sich um einen versicherten Schadensfall handelt (vgl. Abs. c), doch ist *offen*, inwieweit der Spediteur dann haftet, wenn ein Schadensfall eintritt, der von der abgeschlossenen Transportversicherung nicht gedeckt wird¹⁹⁾. Denn

6) So auch *Staudinger/Schlosser*, aaO, § 9 AGBG Rz. 163; so auch im Ergebnis *Hensen*, aaO, Anh. zu §§ 9–11 Rz. 19.

7) A. M. *Staudinger/Schlosser*, aaO, § 9 AGBG Rz. 164, der das Problem des mitwirkenden Verschuldens als von der Auslegung der Klausel gedeckt ansieht.

8) A. M. *Staudinger/Schlosser*, aaO, § 9 AGBG Rz. 165.

9) Vgl. *Löwe/Graf von Westphalen/Trinkner*, AGBG, § 9 Rz. 112.

10) Vgl. auch *Hensen*, aaO, Anh. zu §§ 9–11 Rz. 19.

11) BGH MDR 1970, 120; *Helm*, in: HGB-RGRK, Anh. I zu § 415, § 20 ADSp Anm. 1; *Hensen*, aaO.

12) A. M. *Hensen*, aaO, Anh. zu §§ 9–11 Rz. 20; wie hier *Staudinger/Schlosser*, aaO, § 9 AGBG Rz. 168.

13) So auch *Hensen*, aaO, Anh. zu §§ 9–11 Rz. 20.

14) A. M. *Hensen*, aaO; vgl. auch OLG Frankfurt BB 1977, 515, 516.

15) BGH BB 1954, 301 f, OLG Frankfurt, aaO.

16) Vgl. auch *Hensen*, aaO, Anh. zu §§ 9–11 Rz. 21.

17) Vgl. *Staudinger/Schlosser*, aaO, § 9 AGBG Rz. 169; a. M. *Hensen*, aaO.

18) So auch *Staudinger/Schlosser*, aaO.

19) Vgl. im einzelnen *Helm*, in: HGB-RGRK, aaO, § 37 Rz. 6.

§ 37 a ADSp enthält eine dem Wortlaut nach *eindeutige Haftungsfreizeichnung*, indem nämlich der Auftraggeber/AGB-Kunde „im Fall der Versicherung“ auf die Ersatzleistungen beschränkt wird (vgl. „nur“), was der Spediteur von der Versicherung „nach Maßgabe der Versicherungsbedingungen erhalten hat“. Gerade für den Fall, daß aber die vom Spediteur abgeschlossene Transportversicherung *nicht eintritt*, ist die in § 37 ADSp getroffene Regelung eine *unangemessene Benachteiligung* i. S. v. § 9 Abs. 2 Nr. 1 AGBG, weil sich aus der Klauselfassung nicht ergibt, inwieweit in diesen Fällen die *Eigenhaftung* des Spediteurs gemäß § 54 ADSp in Betracht kommt²⁰). Diese Bedenken werden auch nicht durch die Regelung in § 41 Buchst. a und Buchst. b ADSp beseitigt: Zwar ist es ohne weiteres einsichtig, daß der Spediteur sich dann nicht auf die ADSp mit Erfolg berufen kann, wenn er keine Speditionsversicherung abgeschlossen hat, doch ist der *Umkehrschluß* aus § 41 a ADSp — im Hinblick auf die Eigenhaftung des Spediteurs — keineswegs zwingend. Dort heißt es nämlich lediglich, daß der Spediteur von jeglicher Haftung insoweit befreit ist, als diese sich auf einen durch die Versicherung gedeckten Schaden bezieht. Der Rückweg von der Bestimmung des § 41 a ADSp zur Eigenhaftung des Spediteurs i. S. der §§ 37, 54 ADSp ist alles andere als einsichtig.

Die Bestimmung in § 41 ADSp ist nach § 9 AGBG *nicht zu beanstanden*: Die Haftungsfreizeichnung für Schäden, welche von der Transportversicherung gedeckt werden, ist unbedenklich; dem AGB-Kunden werden dadurch keine eigenen Rechte abgeschnitten, wenn er im Schadensfall auf Ansprüche gegen die Transportversicherung verwiesen wird²¹). Bedenken im Hinblick auf die sich aus § 11 Nr. 7 AGBG auch im kaufmännischen Verkehr gemäß § 9 Abs. 1 AGBG ergebenden *Grenzen* der Haftungsfreizeichnung bzw. Haftungsbeschränkung sind indessen insoweit *nicht angezeigt*²²). Denn im Rahmen eines aktuell bestehenden Versicherungsschutzes ist die Verweisung des AGB-Kunden auf etwaige Ansprüche gegen die Versicherung im Schadensfall ausreichende Kompensation; sie ist — im Verhältnis zwischen AGB-Verwender und AGB-Kunde — *nicht* als Haftungsbegrenzung bzw. als Haftungsfreizeichnung unter Verletzung von § 9 Abs. 2 Nr. 1 AGBG zu werten.

Die Regelung in § 50 a ADSp entspricht im Hinblick auf Satz 2 den Erfordernissen der *Judikatur*²³). Indessen: Die Neufassung von Satz 2 beseitigt zwar früher bestehende Bedenken²⁴), ist aber — wegen der Verkehrung des Ausnahme-Regelsatzes — bedenklich. Im Ergebnis ist aber durch die Neuformulierung von § 50 a ADSp geklärt, daß sich das Pfand- und Zurückbehaltungsrecht nicht auf inkonexe Forderungen bezieht²⁵). Die Abkürzung der Wartefrist auf eine Woche gemäß § 50 g ADSp erscheint jedenfalls in den Fällen als unangemessen gemäß § 9 Abs. 2 Nr. 1 AGBG, wenn diese Frist — wegen der besonderen Umstände des Falles — als zu kurz anzusehen ist. Ohnedies befreit § 50 g ADSp den AGB-Verwender/Spediteur nicht von der Einhaltung der Verpflichtung gemäß § 1234 Abs. 1 BGB, die Pfandverwertung vorher anzudrohen.

Die Bestimmung in § 51 a ADSp verstößt im Hinblick auf Satz 2 — gemessen an den Wertungskriterien von § 11 Nr. 15 AGBG — gegen § 9 Abs. 2 Nr. 1 AGBG. Zwar ist es zutreffend, daß die Entlastungspflicht im Hinblick auf das Verschulden grundsätz-

lich den Spediteur trifft. Nach den Grundsätzen zur Verteilung der Beweislast nach Herrschafts- und Organisationsbereichen²⁶) trifft den Auftraggeber/AGB-Kunden jedoch in jedem Falle die Darlegungs- und Beweislast für das Vorliegen einer Pflichtverletzung durch den Spediteur; erst wenn dieser Nachweis — auch im Hinblick auf Kausalität und Schaden — seitens des Auftraggebers/AGB-Kunden gelungen ist, greift die Umkehr der Beweislast im Hinblick auf das Verschulden ein. Geht man von diesen Kriterien aus, dann belastet die in § 51 a Satz 2 ADSp getroffene Nachweispflicht — bezogen auf das Verschulden des Spediteurs — den Auftraggeber/AGB-Kunden in unangemessener Weise; denn dies bedeutet im Ergebnis: Immer dann, wenn es dem Spediteur nach Lage der Umstände „billigerweise nicht zugemutet werden kann“, die Schadensursache aufzuklären, dann wird der Auftraggeber/AGB-Kunde — zusätzlich — mit der Darlegungs- und Beweislast im Hinblick auf das *Verschulden* des Spediteurs belastet. Damit aber wird dem Auftraggeber/AGB-Kunde das Risiko des non liquet überbürdet. Die in § 51 b Satz 2 ADSp getroffene Regelung widerspricht zwar der zu § 11 Nr. 7 AGBG vertretenen Auffassung²⁷), steht aber in Übereinstimmung mit der bisherigen BGH-Judikatur²⁸): Ungeachtet der Regelung in § 41 a ADSp haftet der Spediteur im Fall von Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit, einschließlich des Vorsatzes und der groben Fahrlässigkeit seiner leitenden Angestellten²⁹). Die Bestimmung, wer als „leitender Angestellter“ einzugruppiert ist, ist freilich jeweils schwer zu treffen, zumal hierbei auch alle Fälle des sog. Organisationsverschuldens zu berücksichtigen sind³⁰).

Haftungsfreizeichnungen

Die Bestimmung des § 52 a ADSp ist in hohem Maße bedenklich, weil der Spediteur sich schlechthin von der Haftung gemäß § 278 BGB freizeichnet, wenn und soweit der Schaden bei einem beliebigen Dritten entstanden ist. Es verstößt jedoch gegen § 9 Abs. 2 Nr. 1 AGBG, die zwingende Haftung des § 278 BGB durch die wesentlich engere Haftung im Hinblick auf Auswahl- und Überwachungsverschulden einzuschränken, obwohl und soweit der eingeschaltete Dritte — aufgrund der Typizität des zugrundeliegenden Vertrages — als Erfüllungsgehilfe i. S. des § 278 BGB zu qualifizieren ist³¹). Dies entspricht auch dem Trend der *Judikatur*, sofern es um die Haftung des Frachtführers im Straßengüterverkehr geht³²) oder sofern der Spediteur gemäß

20) Vgl. auch die Bedenken bei *Hensen*, aaO, Anh. zu §§ 9–11 Rz. 22.

21) *Staudinger/Schlosser*, aaO, § 11 Nr. 7 AGBG Rz. 55; *Helm*, VersR 1977, 585, 589; vgl. auch insbesondere BGH VersR 1976, 1056, 1058; BGH VersR 1976, 1129, 1130.

22) A. M. offenbar *Hensen*, aaO, Anh. zu §§ 9–11 Rz. 22.

23) BGH LM Nr. 2 zu § 50 ADSp = BB 1956, 419.

24) Vgl. *Löwe/Graf von Westphalen/Trinkner*, aaO, § 9 Rz. 112.

25) Insbesondere OLG Stuttgart WM 1978, 1330, 1333.

26) Vgl. neuestens *Larenz*, in: *Festschrift für Hauß*, S. 225 ff.

27) *Löwe/Graf von Westphalen/Trinkner*, aaO, § 11 Nr. 7 Rz. 17 ff.

28) BGH VersR 1981, 30, 31.

29) BGHZ 20, 164, 167 f; BGHZ 46, 43, 55; BGH VersR 1971, 619; BGH VersR 1974, 80; BGH WM 1974, 1118, 1119; BGH WM 1975, 350, 353; OLG Frankfurt BB 1976, 1387; OLG Frankfurt VersR 1981, 27, 29.

30) Vgl. auch *Baumbach/Duden*, HGB, 24. Aufl., Anh. zu § 415, zu § 51 ADSp Anm. 2.

31) Im einzelnen *Graf von Westphalen*, WM 1980, 178, 183 ff.

32) BGH NJW 1979, 2470, 2471.

§ 413 Abs. 1 HGB die Pflichten eines Verfrachters übernommen hat; in diesem Fall haftet der Spediteur zwingend gemäß § 559 Abs. 2 HGB; die Haftungsfreizeichnung gemäß § 52 Buchst. a und Buchst. c ADSp verstößt gegen § 9 AGBG³³⁾.

Die in § 54 ADSp getroffene Regelung bedarf in mehrfacher Hinsicht — ungeachtet der geänderten Wertgrenzen — der *Einschränkung*: Klar ist, daß die Eigenhaftung des Spediteurs insoweit besteht, als der eingetretene Schaden nicht durch die Versicherung gedeckt ist³⁴⁾ — vorausgesetzt, daß der Schaden durch Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit des Spediteurs bzw. seiner leitenden Angestellten verursacht wurde. Das gleiche gilt dann, wenn und soweit eine Speditionsversicherung überhaupt nicht abgeschlossen wurde, z. B. in den Fällen der sog. „Verbotskunden“³⁵⁾. In diesen Fällen kommt unmittelbar § 51 b Satz 2 ADSp zum Zuge. Die nach § 54 ADSp vorgesehenen *Haftungsbegrenzungen* sind nur dann nicht unangemessen i. S. v. § 9 AGBG, wenn sie als durchschnittlich-schadenstypisch zu qualifizieren wären. Dies erscheint im Hinblick auf die Höchstgrenze von DM 3 750,— pro Schadensfall als *bedenklich*³⁶⁾. Geht man indessen davon aus, daß die in § 54 ADSp vorgesehenen Haftungsbegrenzungen durchschnittlich-schadenstypisch sind, so erlangt die in § 51 Buchst. c ADSp getroffene Regelung *zusätzliche Bedeutung*, sofern der Spediteur danach bereit ist, eine höhere Haftung „gegen besondere Vergütung zu vereinbaren“. Eine solche „*Tarifwahl*“ ist inzwischen von der Judikatur anerkannt³⁷⁾. Im Unterschied zu dieser BGH-Entscheidung fällt jedoch folgendes auf: In der BGH-Entscheidung bot der AGB-Verwender dem AGB-Kunden den Abschluß einer *zusätzlichen Versicherung* gegen Mehrprämie an. Um einen solchen Fall handelt es sich bei den ADSp nicht. Denn die *Eigenhaftung des Spediteurs* tritt hier ohnedies grundsätzlich hinter der Versicherungslösung zurück; nur in den beschränkten Fällen, in denen die Versicherung keinen Ersatz leistet oder in den Fällen eines sog. „Verbotskunden“ kommt es auf die Wirksamkeit der Haftungsbegrenzungen ge-

mäß § 54 ADSp an. Insoweit bestimmt dann § 51 c ADSp, daß der Spediteur „gegen besondere Vergütung“ bereit ist, eine höhere Haftung zu übernehmen. Diese Lösung ist aber tendenziell für den Auftraggeber/AGB-Kunden nachteiliger als die Deckung zusätzlicher Schadensrisiken aufgrund einer Versicherung, weil die letztere Lösung ungleich preisgünstiger ist. Demzufolge darf die gemäß § 51 c ADSp geforderte Mehrvergütung nicht prohibitiv teuer sein; sonst fehlt es an den tatbestandlichen Voraussetzungen einer „*Tarifwahl*“, so daß dann die Haftungsbegrenzungen in § 54 ADSp — insbesondere Nr. 2 — als *unwirksam* zu qualifizieren sind.

Die in § 57 ADSp getroffene Regelung — Abs. (a), letzter Satz — verstößt ersichtlich gegen das Verbot der Umkehr der Darlegungs- und Beweislast, weil der Auftraggeber/AGB-Kunde danach verpflichtet ist, das *Verschulden* des Spediteurs nachzuweisen. Die Ersetzung der Eigenhaftung des Spediteurs durch die Versicherungslösung gemäß § 57 b ADSp steht unter dem gleichen *Vorbehalt* wie die Regelung in § 41 c ADSp, § 51 ADSp und § 54 ADSp.

Die in § 60 ADSp getroffene Regelung ist im Hinblick auf die *Rügefrist* von 6 Tagen nach § 9 AGBG regelmäßig nicht zu beanstanden.

Die in § 64 ADSp getroffene Verjährungsregelung von 8 Monaten, beginnend ab Kenntnis des Berechtigten von dem Anspruch, ist nach § 9 Abs. 2 Nr. 1 AGBG *wirksam*³⁸⁾.

33) OLG Hamburg VersR 1979, 812 — nicht rechtskräftig.

34) BGHZ 20, 164, 167 f.

35) BGH VersR 1978, 175 m. w. N.

36) A. M. *Staudinger/Schlosser*, aaO, § 11 Nr. 7 AGBG Rz. 55; vgl. indessen OLG Frankfurt VersR 1976, 628; OLG Frankfurt BB 1976, 187.

37) BGH BB 1980, 1011 — Chemischreinigung.

38) Vgl. auch OLG Düsseldorf VersR 1980, 275.