
Leitfaden

Transportrecht



Möllenhoff Rechtsanwälte
RA FfStR Dr. Ulrich Möllenhoff
RA Hajo Nohr
RA Johannes Rudolph
RAin Talke Ovie

ADM
Steuerberatungsgesellschaft
mbH
RA FfStR Dr. Ulrich Möllenhoff

Königsstraße 46
48143 Münster
Tel.: +49 (0)251 857130
Fax: +49 (0)251 8571310
www.ra-moellenhoff.de

Dieser Leitfaden gibt einen Überblick über das Transportrecht. Das Transportrecht zeichnet sich dadurch aus, dass es auf verschiedenen Regelungen auf nationaler, supranationaler und internationaler Ebene beruht, die sich auf die verschiedenen Transportwege einer Ware beziehen. Zu diesen Transportwegen gehört die Beförderung auf der Straße, der Schiene, in der Luft, auf See und auf Binnengewässern.

A. Entstehung und Struktur

Entwickelt hat sich das Transportrecht als das Recht der Transportmittel. Lange Zeit gab es deshalb verschiedene Vorschriften über die Beförderung einer Ware auf der Straße, auf der Schiene, in der Luft, auf der See und auf den Binnengewässern.

Diese unterschiedlichen Vorschriften existieren auf internationaler Ebene immer noch. Im nationalen deutschen Recht hingegen wurde durch das Transportrechtsreformgesetz aus dem Jahre 1998 eine teilweise Vereinheitlichung der einzelnen Transportrechte vorgenommen.

Bis zum Transportrechtsreformgesetz existierten auch auf nationaler Ebene eine Vielzahl von Gesetzen, die den Güterbeförderungsvertrag von Waren und die Haftung für Güterschäden sehr unterschiedlich regelten.

Zwar wurde das Frachtrecht des Landtransports seit Erlass des HGB im 19. Jahrhundert in den §§ 425 ff. HGB normiert. Die Beförderung mit Binnenschiffen unterlag hingegen dem Binnenschiffahrtsgesetz und die Beförderung in der Luft dem Luftverkehrsgesetz. Für die Beförderung mit der Eisenbahn wurde die Eisenbahn-Verkehrsordnung angewandt.

Um ein allgemein gültiges Recht der Güterbeförderung zu schaffen, wurde nach einer langwierigen und schwierigen Gesetzgebung im Jahre 1998 das Gesetz zur Neuregelung des Fracht-, Speditions- und Lagerrechts,

also das Transportrechtsreformgesetz (BGBl. I, S. 1588) verabschiedet.

Durch das Transportrechtsreformgesetz wurde eine Neuregelung des Frachtrechts in den §§ 407 bis 452d HGB geschaffen. Ferner regeln die §§ 453 bis 466 HGB das Speditionsgeschäft und die §§ 467 bis 475h HGB das Lagergeschäft.

Die in den Vorschriften zum Frachtvertrag getroffenen Regelungen enthalten Besonderheiten gegenüber dem allgemeinen Vertragsrecht. Diese Eigentümlichkeiten ergeben sich aus den wirtschaftlichen Eigenheiten der Warenbeförderung.

Diese Besonderheiten beziehen sich auf die Begrenzung des Schadensersatzes, kurze Reklamationsfristen und kurze Verjährungsfristen.

Das bedeutet für Sie: Die rechtlichen Voraussetzungen und Rechtsfolgen der allgemeinen vertragsrechtlichen Bestimmungen können nicht so ohne Weiteres auf einen transportrechtlichen Vertrag angewendet werden! In jedem einzelnen Fall bedarf es einer Berücksichtigung der besonderen transportrechtlichen Regeln!

B. Rechtsgrundlagen

Das Transportrecht beruht auf nationalen, supranationalen und internationalen Rechtsgrundlagen, die sich nach den unterschiedlichen Transportwegen unterscheiden.

I. Straßenverkehr

Das Recht des Straßenverkehrs erfasst alle Warenbeförderungen, die auf der Straße stattfinden. Dazu gehört vor allem der Transport der Ware durch einen LKW.

Das Recht der internationalen Straßenbeförderung unterliegt dem internationalen „Übereinkommen über den Beförderungsvertrag

im internationalen Straßengüterverkehr“ vom 19.05.1956, welches in Anlehnung an die französische Bezeichnung des Übereinkommens auch als „CMR“ bezeichnet wird.

Im nationalen Recht der Bundesrepublik Deutschland wurde die Straßenbeförderung zunächst durch die Kraftverkehrsordnung (KVO) geregelt, bis die KVO im Jahre 1998 aufgehoben und der Straßentransportvertrag durch die §§ 407 bis 452d HGB geregelt wurde.

Die Straßenbeförderung im Fern- und Nahverkehr unterfällt also einheitlich dem neuen Frachtrecht des HGB. Im Rahmen dieses Frachtrechts ist auch das Umzugsfrachtrecht in den §§ 451 bis 451h HGB besonders geregelt.

II. Eisenbahnverkehr

Die Eisenbahnen waren das erste Massentransportmittel. Deshalb erhielten Warenbeförderungen mit der Eisenbahn mit dem Weltpostvertrag zunächst ein eigenes Sonderrecht.

Dieser Weltpostvertrag wurde im Jahre 1890 von dem internationalen „Übereinkommen über den internationalen Eisenbahntransport“, welches in Anlehnung an seine französische Fassung auch als „CIM“ (Convention Internationale concernant le Transport de Marchandises par Charmin de Fer), bezeichnet wird.

Dieses Übereinkommen wurde mehrfach revidiert. Diese Revisionen haben zur Folge, dass das Übereinkommen heute als „COTIF“ gilt, wobei die CIM in der Anlage des Übereinkommens enthalten ist. Die jüngste Revision des Übereinkommens stammt aus dem Jahre 1999.

Parallel zur CIM und zur COTIF hat sich eine internationale Regelung des Eisenbahnverkehrs für die osteuropäischen Staaten he-

rausgebildet. Dies ist das SMGS-Übereinkommen, welches von der Organisation der Zusammenarbeit der Eisenbahnen in Warschau entwickelt wurde. Dieses Übereinkommen ist der CIM sehr ähnlich, spielt aber wegen des Zusammenbruchs des Ostblocks kaum noch eine praktische Rolle.

Im innerstaatlichen deutschen Recht wurde der Transport einer Ware mit der Eisenbahn durch die Eisenbahnverkehrsordnung geregelt. Mit Erlass des reformierten HGB im Jahre 1998 wurde die Güterbeförderung mit der Eisenbahn dem Frachtrecht des HGB unterstellt. In der Eisenbahnverkehrsordnung ist nur noch die Personenbeförderung geregelt.

Neu ist in diesen Vorschriften, dass nicht mehr nur ein Eisenbahnunternehmen einen Eisenbahntransportvertrag schließen kann, sondern auch jede andere Person.

III. Luftverkehr

Mit dem Warschauer Abkommen erhielt das Luftrecht im Jahre 1929 eine dem Seerecht weitgehend nachgebildete eigene Rechtsordnung.

Diese Rechtsordnung wurde zunächst durch das Haager Protokoll aus dem Jahre 1955 und letztmalig durch das Montrealer Übereinkommen aus dem Jahre 1999 ersetzt.

Innerstaatlich war der Transport der Ware in der Luft über das Luftverkehrsgesetz geregelt. Seit der Reformierung des HGB gilt dieses auch für die Luftbeförderung.

IV. Seefrachtrecht

Das Seefrachtrecht wurde international erstmalig durch das Brüsseler Übereinkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über Konnossemente aus dem Jahre 1924 geregelt.

Die Regeln dieses Übereinkommens wurde in das national geltende HGB übernommen und bestimmen bis heute die Vorschriften zum

Seefrachtrecht im HGB. Von der Transportrechtsreform im Jahre 1998 war es insoweit nicht betroffen.

Das Brüsseler Übereinkommen wurde im Jahre 1968 durch das „Brüsseler Protokoll“, welches auch als „Visby-Regeln“ bezeichnet wird, revidiert.

Im Jahre 1978 wurde das „Übereinkommen über die Beförderung von Gütern auf See“ erlassen. Dieses Übereinkommen enthält die „Hamburg-Regeln“. Nur von wenigen Staaten wurde dieses Übereinkommen ratifiziert. Deshalb wird derzeit eine neue Regelung gesucht.

V. Binnenschiffahrtsrecht

International ist mit dem Budapester Übereinkommen ein Übereinkommen zur Regelung von Transporten auf Binnenschiffahrtswegen vorhanden. Dieses Übereinkommen baut auf die Übereinkommen der Rheinstaaten und der Donauanliegerstaaten auf und trat am 01.11.2007 für Deutschland in Kraft.

National war die Binnenschiffahrt bis zur Transportrechtsreform im Jahre 1998 im Binnenschiffahrtsgesetz geregelt. Nunmehr ist die Binnenschiffahrt bis auf spezielle Regelungen dem Frachtrecht des HGB unterstellt.

VI. Multimodaltransport

Ein Multimodaltransport liegt vor, wenn die Ware über verschiedene Transportwege befördert wird.

Im internationalen Recht ist diese Form des Transports nicht geregelt. In der Praxis muss deswegen auf Allgemeine Geschäftsbedingungen zurückgegriffen werden.

Dabei spielt das FIATA-Bill of Lading eine bedeutende Rolle. Beim FIATA-Bill of Lading handelt es sich um ein Durchfracht-Konnossement, welches von der Internationalen Spediteurorganisation (FIATA) erstellt wird.

C. Anwendung der Rechtsgrundlagen

Internationale Übereinkommen über die Beförderung einer Ware gibt es vor allem deshalb, weil Waren häufig über Ländergrenzen hinweg und damit grenzüberschreitend befördert werden.

Wird eine Ware grenzüberschreitend befördert, ist fraglich, welches Recht auf diese Beförderung anzuwenden ist. Diese Frage ist vor allem schwierig zu beantworten, wenn mehr als 2 Staaten an der Beförderung beteiligt sind.

Im Rahmen der zunehmenden Globalisierung ist es durchaus möglich, dass ein in Deutschland ansässiger Versender mit einem Frachtführer in Belgien einen Transport der Ware von Frankreich nach Russland vereinbart und der in Belgien ansässige zu diesem Zweck einen in Frankreich ansässigen Unterfrachtführer einsetzt, der die Ware nach Russland transportiert, wobei eine Beschädigung der Ware in den Niederlanden eintritt.

Bei der Beantwortung der Frage, welches Recht auf die jeweilige Beförderung anzuwenden ist, ist zunächst darauf abzustellen, ob die Ware national innerhalb eines Landes oder international über mehrere Länder verteilt, befördert wird.

I. Nationale Beförderung

Wird die Ware nur auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland befördert, findet das nationale Transportrecht, also das HGB Anwendung. Insoweit bestimmt § 407 Abs. 3 Nr. 1 HGB, dass die Vorschriften des Frachtrechts Anwendung finden, wenn nach dem Frachtvertrag das Gut auf der Straße, auf der Schiene, auf Binnengewässern oder in der Luft transportiert wird.

II. Internationale Beförderung

Wird die Ware über mehr als ein Staatsgebiet transportiert, finden die Vorschriften des HGB

nur Anwendung, wenn nicht spezielle internationale Übereinkommen anzuwenden sind.

Diese speziellen Übereinkommen richten sich, im Gegensatz zum HGB, nach dem Transportmittel der Ware. Insoweit kommen als spezielle Übereinkommen die CMR, die COTIF/CIM, das Montrealer Übereinkommen und die CMNI in Betracht. Zur Anwendung dieser Übereinkommen ist oft ausreichend, dass ein Vertragsstaat des jeweiligen Übereinkommens beteiligt ist.

Kommt ein Übereinkommen nicht zur Anwendung, finden die Regelungen des HGB Anwendung, wenn nach den Vorschriften des Internationalen Privatrechts (IPR) deutsches Recht zur Anwendung gelangt.

Dies ist möglich, wenn die Parteien des Frachtvertrages eine Rechtswahl getroffen haben (Art. 27 EGBG). Ist keine Rechtswahl getroffen worden, ist deutsches Recht nach Art. 28 Abs. 4 EGBG anwendbar, wenn der Beförderer der Ware im Zeitpunkt des Vertragsabschlusses seine Hauptniederlassung in Deutschland hat und wenn sich in diesem Staat auch Übernahme- und Entladeort oder die Hauptniederlassung des Absenders befindet. Insoweit kann von dem Grundsatz ausgegangen werden, dass in der Regel das „Recht des Beförderers“ zur Anwendung gelangt.

Sind die Voraussetzungen des Art. 28 Abs. 4 EGBG nicht gegeben, gilt die allgemeine Regel des Art. 28 Abs. 1 EGBG. Diese sieht vor, dass nach der engsten Verbindung des Vertrages mit einem Staat zu fragen ist. Diese wird zumeist nicht durch den Sitz des Beförderers, sondern durch den Bestimmungsort vermittelt.

Das bedeutet für Sie: Liegt eine internationale Beförderung der Ware vor, ist anhand des Transportmittels genau festzulegen, welches Übereinkommen anwendbar ist. Dabei spielt vor allem eine Rolle, welcher Staat an dem Transport beteiligt war.

III. Internationale Beförderung, aber nationales Recht

Bestimmte Vorschriften des HGB sind auch dann anzuwenden, wenn der Frachtvertrag über die Beförderung der Ware nach den Vorschriften des IPR ausländischem Recht unterworfen ist.

§ 449 Abs. 3 HGB sieht nämlich insoweit vor, dass die zwingenden frachtrechtlichen Vorschriften anzuwenden sind, wenn nach dem Frachtvertrag der Ort der Übernahme und der Ort der Ablieferung in Deutschland liegen. Ein solcher Sachverhalt liegt beispielsweise vor, wenn ein in den Niederlanden ansässiges Frachtunternehmen Ware von Mainz nach Köln liefert. In diesen Fällen sollen ausländische Gerichte deutsches Recht nicht prüfen müssen. Außerdem soll die inländische Ordnung („ordre public“) geschützt werden.

Das bedeutet für Sie: Eine nationale Beförderung einer Ware hat nicht automatisch die Anwendung des gesamten nationalen Frachtrechts zur Folge. Entscheidend sind immer auch die an dem Frachtvertrag beteiligten Vertragspartner!

D. Frachtvertrag

Der Frachtvertrag ist ein Vertrag, durch den der Frachtführer verpflichtet wird, das Gut zum Bestimmungsort zu befördern und dort an den Empfänger abzuliefern. Verpflichtung des Frachtvertrages ist also die Beförderung. Insoweit ist der Frachtvertrag ein Sonderfall des Werkvertrages.

Die an dem Frachtvertrag beteiligten Personen können der Frachtführer, der Absender, der Empfänger, der Unterfrachtführer und der ausführende Frachtführer sein.

Absender ist die Person, die den Frachtvertrag mit dem Frachtführer schließt und ihn beauftragt, das Gut zu befördern. Dies ist oft die Person, die einen Kaufvertrag mit dem

Empfänger der Ware geschlossen hat und verpflichtet ist, die Ware zum Empfänger zu bringen. Insoweit ist derjenige, an den das Gut abzuliefern ist, der Empfänger.

Weil der Frachtführer die Beförderung nicht selbst durchführen muss, kann er sich eines Unterfrachtführers bedienen, der die Ware über eine Teilstrecke transportiert. Im HGB ist der Unterfrachtführer nicht erwähnt. Dies liegt daran, dass zwischen dem Hauptfrachtführer und dem Unterfrachtführer ein Frachtvertrag im Sinne des § 407 HGB geschlossen wird.

Handelt es sich bei dem Unterfrachtführer um einen Frachtführer, der die Beförderung der Ware tatsächlich ausführt, ist dieser ausführende Frachtführer im Sinne des § 437 HGB. Dabei kommt es nicht darauf an, ob zwischen dem Hauptfrachtführer und dem ausführenden Frachtführer ein wirksamer Frachtvertrag geschlossen wurde. Dieser ausführende Frachtführer haftet wie der Hauptfrachtführer für Schäden am Gut, die der Empfänger ihm gegenüber als quasi-vertraglichen Anspruch geltend machen kann.

Dies gilt auch für den Unterfrachtführer. Dies hat der BGH erst jüngst entschieden. Wobei im Falle eines ausführenden Frachtführers auf § 437 HGB verwiesen werden kann.

Das bedeutet für Sie: Auch der Unterfrachtführer und der ausführende Frachtführer haften dem Empfänger gegenüber für Güterschäden. Dies ist jedoch von der rechtlichen Dogmatik her in Bezug auf den Unterfrachtführer, der kein ausführender Frachtführer ist, umstritten, aber vom BGH anerkannt.

Hauptpflicht des Absenders ist die Zahlung der vereinbarten Fracht. Auch der Empfänger ist zur Zahlung der Fracht verantwortlich, wenn er nach Ankunft des Gutes an der Ablieferungsstelle gegen Erfüllung der Verpflichtungen aus dem Frachtvertrag die Ablieferung der Ware

verlangt. Insoweit handelt es sich um einen gesetzlichen Schuldbeitritt des Empfängers.

Den Abschluss einer Versicherung für den Transport der Ware bedarf es grundsätzlich nicht. Lediglich § 7a GüKG sieht eine Haftpflichtversicherungsspflicht für Güterkraftverkehrsunternehmen vor.

Die Verwendung von AGB ist zulässig, sofern die Regelungen dispositiv sind. In den Frachtverträgen werden insbesondere die Allgemeinen Deutschen Speditionsbedingungen (ADSp) verwendet.

Diese Bedingungen wurden über lange Zeit als bereitliegende Rechtsordnung bezeichnet, die kraft stillschweigender Unterwerfung Bestandteil des Vertrages wurde, wenn die Bezugnahme auf die Bedingungen verkehrswidrig war. Ob diese Rechtsprechung nach der Transportrechtsreform bestehen bleiben kann, ist fraglich. Insoweit sind die ADSp an den AGB-Regeln zu messen.

Das Transportrecht räumt dem Absender und dem Empfänger das Recht ein, den Vertrag einseitig zu ändern. Dieses Recht bezeichnet das Gesetz als Weisungsrecht, § 418 HGB.

Den Transport der Ware begleiten verschiedene Beförderungsurkunden. Dies sind der Frachtbrief und der Ladeschein. Beide Beförderungsurkunden unterscheiden sich in ihrer Funktion. Dem Frachtbrief kommt vor allem eine Beweisfunktion, Quittungsfunktion und Sperrfunktion zu. Der Ladeschein hingegen ist ein Wertpapier, welches dem Anspruch auf die Ablieferung des Gutes verbrieft.

E. Abgrenzung zu anderen Rechtsinstituten

Das Frachtrecht, also das Recht des Transports von Waren, ist von anderen Vertragsformen abzugrenzen, die auch mit dem Umgang einer Ware zusammenhängen.

I. Speditionsrecht

Der Spediteur verspricht nicht die Durchführung, sondern die Besorgung des Transports. Gesetzlich ist der Speditionsvertrag in den §§ 453 ff. HGB geregelt. Geschieht diese Besorgung des Transports zu festen Kosten, hat dies zur Folge, dass der Spediteur die Rechte und Pflichten eines Frachtführers hat (§ 459 HGB).

II. Lagerrecht

Das Lagerrecht ist eine Art Nebentätigkeit des Frachtrechts. Es umfasst die Lagerung der Ware und ist geregelt in den §§ 467 ff. HGB.

III. Güterumschlag

Der Güterumschlag ist ebenfalls eine Nebentätigkeit des Frachtrechts. Umstritten, ist ob er ganz oder nur teilweise dem Frachtrecht unterworfen ist.

F. Güterschadenshaftung

In der Praxis ergeben sich neben Ansprüchen bei Lieferfristüberschreitungen Probleme bei der Abwicklung von Schäden, die beim Transport an der Ware entstanden sind. Unter welchen Voraussetzungen für diese Güterschäden gehaftet wird, ist in den internationalen und nationalen Frachtrechtregelungen unterschiedlich normiert.

Dabei sind nicht nur die Haftungssummen unterschiedlich, sondern vor allem auch die Formalien, die zur Geltendmachung eines Schadens eingehalten werden müssen.

Dies betrifft vor allem Reklamationen, aber auch die Verjährung sowie den Ausschluss konkurrierender Ansprüche aus Delikt.

Das bedeutet für Sie: Für die Abwicklung eines Schadenfalls ist entscheidend, welcher Rechtsordnung der dem Transport zugrundeliegende Frachtvertrag unterliegt. Dies hat vor allem Bedeutung für die Möglichkeit der Begrenzung einer Haftung und etwaige Haftungsdurchbrechungstatbestände.

I. Straßenverkehr

Im internationalen Straßenverkehr ist eine verschuldensunabhängige Haftung des Frachtführers für Schäden beim Transport der Ware bis zu 8,33 SZR je kg vorgesehen.

Diese Haftung kann ausgeschlossen sein, wenn der Schaden durch Umstände verursacht worden ist, die ein sorgfältiger Frachtführer nicht hätte vermeiden können und deren Folgen er nicht hätte abwenden können.

Bei bewusster grober Fahrlässigkeit des Frachtführers oder seiner Leute ist die Haftung jedoch unbeschränkt.

II. Eisenbahnrecht

Im internationalen Eisenbahnrecht gilt ebenfalls eine verschuldensunabhängige Haftung des Frachtführers für Schäden an der transportierten Ware während des Transports. Diese Haftung ist auf 17 SZR pro kg begrenzt, es sei denn, es liegt ein besonders schweres Verschulden des Frachtführers oder seiner Leute vor.

III. Luftfahrtrecht

Im internationalen Luftfahrtrecht wird im Montrealer Übereinkommen ebenfalls ohne Rücksicht auf ein Verschulden gehaftet. Die Haftung ist jedoch auf 17 SZR pro kg begrenzt. Die Möglichkeit der Durchbrechung dieser Haftung besteht nicht. Selbst bei schwerstem Verschulden wird keine unbegrenzte Haftung ausgelöst. Vertragliche Vereinbarungen über eine höhere Haftung sind jedoch möglich.

IV. Binnenschifffahrt

In der internationalen Binnenschifffahrt ist auch eine verschuldensunabhängige Haftung gegeben. Diese Haftung ist auf 2 bzw. 666,67 SZR begrenzt. Eine Freistellung des Verfrachters bei nautischem Verschulden der Besatzung ist nicht vorgesehen. Eine Freistellung kann vertraglich vereinbart werden.

Insoweit folgen die internationalen Übereinkommen in der Regel dem Grundsatz, dass eine verschuldensunabhängige Haftung gegeben ist, die begrenzt ist, es sei denn, es ist eine Haftungsdurchbrechung vorgesehen.

Innerstaatliche Beförderungen, die den Vorschriften des HGB unterliegen, entsprechen weitestgehend den Regelungen der CMR. Dies gilt für alle Transportwege, bis auf den Seetransport, die vom nationalen Frachtrecht des HGB erfasst werden.

Die §§ 407, 427 ff. HGB sehen vor, dass der Frachtführer für Güterschäden haftet, die sich während seiner Obhut ereignen, sofern er nicht beweist, dass der Schaden auf Umständen beruht, die er auch bei größter Sorgfalt nicht vermeiden und deren Folgen er nicht abwenden konnte. Begrenzt ist die Haftung des Frachtführers auf 8,33 SZR je kg.

Haben der Frachtführer und seine Leute grob fahrlässig gehandelt, entfällt diese Haftungsbegrenzung. § 435 HGB verwendet an dieser Stelle eine aus den internationalen Übereinkommen stammende Formulierung: „vorsätzlich oder leichtfertig und in dem Bewusstsein, dass ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde“.

V. Seeschifffahrt

Für die Seeschifffahrt gilt innerstaatlich und international einheitlich das 5. Buch des HGB, in welches die internationalen Haftungsgrundsätze übernommen wurden. Eine Haftung für Güterschäden besteht nicht für jede schuldhafte Vertragsverletzung, sondern nur bei verschuldeter anfänglicher See- und Ladungsuntüchtigkeit des Schiffes und bei schuldhaft fehlerhafter Ladungsbehandlung.

Die Haftung ist stets auf 2 SZR je kg oder 666.67 SZR je Stück oder Einheit begrenzt. Für Schäden durch nautisches Verschulden der Besatzung braucht der Verfrachter unabhängig vom Schweregrad nie eintreten.

G. Anmerkungen

Die verschiedenen Regelungen zu den Haftungstatbeständen zeigen, wie vielfältig das Transportrecht ist. Dies betrifft vor allem die für die Praxis relevanten Güterschäden.

Bei allen zuvor erfolgten Darstellungen bitten wir Sie, zu berücksichtigen, dass diese nur Ausschnitte aus dem Transportrecht wiedergeben.

Sollten Sie Fragen zu den Ausführungen haben oder sich Schwierigkeiten bei der vertraglichen Gestaltung oder der Schadensabwicklung in Ihrem Unternehmen herausstellen, können Sie sich jederzeit gerne an uns wenden.

Wir beraten Sie gern.

Möllenhoff Rechtsanwälte
RA FAFStR Dr. Ulrich Möllenhoff
RA Hajo Nohr
RA Johannes Rudolph
RAin Talke Ovie

ADM Steuerberatungsgesellschaft mbH
RA FAFStR Dr. Ulrich Möllenhoff

Königsstraße 46
48143 Münster
Tel.: +49 (0)251 857130
Fax: +49 (0)251 8571310
www.ra-moellenhoff.de