

Die Haftung beim Transport mit vertragswidrigen Beförderungsmitteln

Koller, Prof. Dr. Ingo

I. Problem

Die Haftung beim Transport mit vertragswidrigen Transportmitteln hat Rechtsprechung und Literatur mehrfach beschäftigt.

1. Stand der Rechtsprechung

Es ist allgemein anerkannt, daß sich der Frachtführer nicht dadurch der Haftung nach den Regeln, die für das vereinbarungsgemäß einzusetzende Transportmittel gelten, entziehen kann, daß er ein vertragswidriges Transportmittel¹ benutzt. Der Absender kann sich darauf verlassen, daß der Frachtführer nach dem Sonderfrachtrecht haftet, das bei vertragsgemäßigem Verhalten anzuwenden gewesen wäre. Andererseits hat das OLG Hamburg² dem Frachtführer das Recht zugestanden, sich auf Haftungsbeschränkungen nach dem Recht der vereinbarten Beförderungsart zu berufen. Im Fall des innerdeutschen Lufttransports geht diese Haftungsbeschränkung allerdings dadurch verloren, daß der Schaden vorsätzlich oder grob fahrlässig herbeigeführt wurde³. Das OLG Hamburg⁴ sieht in dem bloßen Einsatz eines Pkw statt eines Flugzeugs jedoch keine vorsätzlich oder grob fahrlässige Schädigung, falls sich der Schaden nicht auf dem Transport, sondern auf dem Auslieferungslager ereignet. Es sei dann nicht ersichtlich, daß der Schaden auf der Wahl des Pkw statt des bedungenen Beförderungsmittels beruhe.

2. Literatur

Helm⁵ vertritt die Ansicht, daß primär nach dem zwingenden Recht des tatsächlich eingesetzten Transportmittels gehaftet werde. Das schließt nicht aus, daß der Frachtführer daneben Schäden nach dem Recht des vereinbarten Transportmittels zu ersetzen habe. Außerdem hafte der Frachtführer wegen positiver Forderungsverletzung, wenn er schuldhaft eigenmächtig die Transportart geändert habe.

Blaschczok⁶ hat sich kürzlich eingehend mit den Fragen des Transports mit vertragswidrigen Transportmitteln befaßt. Er kommt zum Ergebnis, daß der Frachtführer Schäden beim Transport mit vertragswidrigen Fahrzeugen grundsätzlich ohne jede Haftungsbeschränkung zu ersetzen habe. Er begründet dies damit, daß der Frachtführer das Gut in seine Obhut genommen habe. In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts habe dies bedeutet, daß der Frachtführer die absolute Garantie dafür übernehme, die Güter unversehrt dem Empfänger auszuliefern. Ende des 19. Jahrhunderts habe der Gesetzgeber zunächst im Bereich der Binnenschifffahrt, dann im Bereich der §§ 425 ff. HGB und schließlich des Seetransports den Eindruck gewonnen, daß die verschuldensunabhängige Haftung zu hart sei. Er habe daher Frachtführerschutzrecht entwickelt, indem er verbreitet den Haftungsmaßstab auf Verschulden herabgesenkt und eine Vielzahl von Haftungsausschlüssen und -beschränkungen eingeführt habe. Haftungsmaßstab sowie Haftungsausschlüsse und -beschränkungen seien in differenzierter Form auf die jeweiligen Transportmittel und auf deren spezifische Risiken bezogen. Der Frachtführer verspreche also für das Gut während der Obhutperiode uneingeschränkt einzustehen, sofern ihm das Frachtrecht nicht das Risiko ganz oder teilweise abnehme. Da das jeweilige Sonderfrachtrecht nur die für das vertragsgemäße Transportmittel spezifischen Risiken im Auge habe, hafte der Frachtführer uneingeschränkt, wenn er ein vertragswidriges Beförderungsmittel benutze. Eine Ausnahme gelte so weit, als das Recht des vertragsgemäßen als auch das Recht des vertragswidrig eingesetzten Transportmittels die Haftung zugunsten des Frachtführers beschränkten. Dann sei auf die dem Absender günstigste Haftungsschranke abzustellen.

Blaschczok⁷ bejaht zusätzlich eine Haftung nach dem Recht des tatsächlich eingesetzten Transportmittels. Er knüpft dabei an die Rechtsprechung des RG⁸ und BGH⁹ an, der zufolge ein Spediteur, dem ohne Vertrag Güter anvertraut werden, im Rahmen des § 823 I BGB für die Sorgfalt eines ordentlichen Spediteurs einzustehen habe. Diese Regel wird von Blaschczok verallgemeinert: Ein Frachtführer, der im Rahmen seines Gewerbes Ladung übernommen habe, müsse die Ladung sorgfältig behandeln und müsse insoweit stets nach Frachtvertragsrecht für die Risiken eintreten. Dies sei davon unabhängig, ob er sich durch Vertrag zum Transport verpflichtet habe oder ob er nur durch die tatsächliche Beförderung im Rahmen seines Gewerbes entsprechende Erwartungen erweckt habe. Es komme stets die für das eingesetzte Transportmittel zuständige Haftungsordnung zum Zuge. Das, was für den Transport ohne Vertrag richtig sei, müsse erst recht für den Transport im Rahmen eines Vertrages mit vertragswidrigen Transportmitteln gelten. Einen dritten Ansatz für eine Haftung sieht Blaschczok¹⁰ ebenfalls wie Helm¹¹ in den Regeln über die positive Forderungsverletzung. Diese würden vom Frachtrecht nicht verdrängt, falls das Frachtrecht bei vorsätzlicher oder grob fahrlässiger Schädigung den Rückgriff auf allgemeine Haftungsnormen erlaube.

Das Problem des unbekanntes Schadensortes löst Blaschczok durch den Hinweis, daß es nach allen Frachtrechten Pflicht des Frachtführers sei, sich zu entlasten. Der Frachtführer müsse daher beweisen, daß der Schaden nicht entstanden wäre, wenn das Gut mit einem vertragsgemäßen Fahrzeug transportiert worden wäre. Diese Beweislastumkehr müsse man auch in Hinblick auf Ansprüche aus positiver Forderungsverletzung vornehmen, weil der Frachtführer durch den Einsatz vertragswidriger Beförderungsmittel grob pflichtwidrig einen Beweisnotstand des Geschädigten verursacht habe.

II. Kritik

1. Die Haftungsbeschränkung greift nur bei Transport mit vertragsgemäßen Transportmitteln ein

a) Blaschczok¹² nimmt an, daß der Frachtführer nicht nur den Transporterfolg verspreche, sondern grundsätzlich eine Einstandspflicht für den schadensfreien Transport übernehmen wolle. Es ist Blaschczok zuzugestehen, daß im 19. Jahrhundert die Haftung vielfach auf den Willen des Frachtführers gestützt wurde¹³. Man darf dabei jedoch nicht übersehen, daß es damals und auch heute nicht um einen realen Willen der Transportunternehmen ging, sondern um einen fiktiven, weil normativen Willen¹⁴. Dies zeigt deutlich die Auseinandersetzung um die verschuldensunabhängige Receptumshaftung bei Schaffung des ADHGB: Die Befürworter einer verschuldensunabhängigen Haftung brachten ins Spiel, daß die Receptumshaftung weit verbreitet sei und daß man mit ihr gute Erfahrungen gemacht habe¹⁵. Die Receptumshaftung sei zwar nicht mit den Besonderheiten von Schiff und Geschirr zu begründen. Sie sei für den Verkehr deshalb unentbehrlich, weil der Absender den Transportunternehmer nicht kontrollieren könne. Er dürfe daher nicht in die Lage gebracht werden, einen Exculpationsbeweis des Frachtführers widerlegen zu müssen, da er dem Frachtführer nicht Tag und Nacht folgen könne¹⁶. Auch im Entwurf für das Eisenbahnrecht sei eine Receptumshaftung vorgesehen, allerdings mit erheblichen Haftungseinschränkungen (Art. 424 ADHGB). Diese Haftungsbeschränkungen könnten auch im Rahmen des Frachtrechts vereinbart werden¹⁷. Dabei war man sich unter den Vertretern der Receptumshaftung einig, daß für Schäden infolge höherer Gewalt, infolge von Verpackungsmängeln oder infolge der Schadensneigung des Gutes nicht gehaftet werden sollte. Die Haftung sollte der Höhe und dem Umfang nach auf den gemeinen Wert des Gutes beschränkt sein. Eine Ausnahme sollte lediglich in Fällen bösslicher Handlungsweise gelten. In dieser Form wurde die Receptumshaftung Gesetz¹⁸. Man war also niemals der Ansicht, daß aus der Natur des Frachtvertrages eine uneingeschränkte Garantie für die vollzählige Ablieferung des Gutes in

unbeschädigtem Zustand abzuleiten sei. Die völlige Gleichsetzung von Leistungsversprechen und Haftung für Schäden war vielmehr dem deutschen Recht, das in erster Linie dem Verschuldensprinzip verpflichtet war¹⁹, immer fremd geblieben.

b) Die Receptumshaftung wurde bald als zu drückend angesehen. So führt Hahn²⁰, der als Kaiserlicher Rat am ROHG tätig war, im Jahr 1875 aus, daß bei einer Haftung für Zufall der Frachtführer als Versicherer auftreten müsse. Frachtführer eigneten sich jedoch nicht zu Versicherern, weil sie einen zu geringen Gewerbeumfang hätten. Sie könnten daher nicht das Versicherungsgeschäft nach bestimmten, aufgrund der Wahrscheinlichkeitsrechnung beruhenden Regeln einrichten und betreiben. Andererseits habe der Absender als Versicherter nicht die Garantie, daß der Frachtführer bei größeren Schäden hinreichend solvent sei. Der allgemein vernünftige Verkehrswille sei deshalb nicht darauf gerichtet, daß der Frachtführer auch die Gefahr derjenigen äußeren Ereignisse übernehme, deren Vermeidung unmöglich sei, wenn er sein Frachtgeschäft nach vernünftigen Verkehrsregeln betreibe²¹. Hahn²² definierte daher im klang mit einer verbreiteten Meinung die höhere Gewalt als von außen kommende Ereignisse, deren "schädigende Einwirkung" auf das Gut durch Maßnahmen nicht vermieden werden kann, die nach der allgemeinen Verkehrsanschauung zu der zu bekämpfenden Gefahr in vernünftigem Verhältnis stehen. Auf dem Gebiet der "äußeren Ereignisse" blieb man mithin formal bei der Receptumshaftung stehen. In der Sache hatte man jedoch weitgehend die Grundsätze der Verschuldenshaftung übernommen, ohne daß die Besonderheiten des Transportmittels eine Rolle spielten. Es spielten auch die Besonderheiten des Frachtgeschäfts im Vergleich zur Tätigkeit anderer Kaufleute keine Rolle, weil die Unfähigkeit, Risiken versicherungsmathematisch zu kalkulieren und entsprechende Rücklagen zu bilden, kein Spezifikum des Frachtgeschäfts darstellte.

Der Übergang zur Verschuldenshaftung wurde, wie Basedow²³ zutreffend betont, zusätzlich von wirtschaftsliberalen Ideen²⁴ und einer kantischen Freiheits-, Willens und Schuldethik gefördert. Ende des 19. Jahrhunderts wurde die Zufallshaftung zunehmend als regelwidriges Recht angesehen. Man ging sogar so weit, sie als "polizeiliches Notgesetz" zu qualifizieren²⁵. So ist es nicht verwunderlich, daß man in der Denkschrift zum Entwurf eines HGB²⁶ allein die Verschuldenshaftung als angemessen ansah. Dort heißt es: "Der Standpunkt, daß die Natur des Frachtgeschäftes eine derart verschärfte, den allgemeinen Rechtsgrundsätzen gegenüber als eine Ausnahme erscheinende Haftung notwendig mache, ist schon im Gesetz betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt²⁷ verlassen worden... Die weitergehende Vorschrift des Art. 395 HGB (ADHGB) führt zu dem Ergebnisse, daß der Frachtführer eine Gewährpflicht für gewisse Betriebsgefahren zu tragen hat, und es läßt sich nicht erkennen, daß der Gewerbebetrieb des Frachtführers seiner Natur nach hierzu in höherem Maß Veranlassung bietet als manch andere Betriebe, bezüglich derer das geltende Recht es bei den allgemeinen Grundsätzen über die Haftung aus Verträgen bewenden läßt. Nur soweit, als es sich, wie bei den Eisenbahnen, um Unternehmungen handelt, die ein tatsächliches Beförderungsmonopol besitzen und zugleich so leistungsfähig sind, daß ihnen die Tragung von Betriebsgefahren ohne Unbilligkeiten auferlegt werden kann, erscheint eine weitergehende Haftung gerechtfertigt." Der HGB-Gesetzgeber hat mithin der These, daß der Frachtführer nicht nur die Herbeiführung der Ortsveränderung verspreche, sondern darüber hinaus die schadensfreie Ablieferung garantiere, auch in der abgeschwächten Form der Receptumshaftung eine klare Absage erteilt. Vielmehr ging er davon aus, daß das maßgebliche Haftungsprinzip die Verschuldenshaftung sei. Dieses Haftungsprinzip werde nur ausnahmsweise durchbrochen. Es besteht demnach heute kein Anlaß, die Position des HGB-Gesetzgebers nur deshalb aufzugeben, weil der Anwendungsbereich der verschuldensunabhängigen Haftung auf die KVO- und CMR Transporte erstreckt worden ist. Hierfür gaben nämlich weniger Überlegungen zur Rechtsnatur

des Versprechens des Frachtführers als vielmehr Überlegungen zur Angleichung der Wettbewerbsverhältnisse von Eisenbahn und Kraftfahrzeug den Ausschlag<28>.

c) Blaschczok<29> vertritt weiterhin die These, daß die je nach dem Sonderfrachtrecht unterschiedlich ausgeformten Haftungsausschluß- und -beschränkungsklauseln eine Art Frachtführerschutzrecht darstellten, das an die vertragsgemäß einzusetzenden Transportmittel gebunden sei. Dazu gehöre auch die Abschwächung der Receptumhaftung in Richtung auf die Verschuldenshaftung. Die Haftungsausschluß- und -beschränkungsregeln seien also auf die Risiken beim Einsatz eines bestimmten Transportmittels bezogen<30>. Daraus folgert Blaschczok, daß die Haftungsausschluß- und -beschränkungsnormen nicht zum Tragen kämen, wenn das Gut mit einem vertragswidrigen Transportmittel transportiert werde<31>.

Diese These wäre richtig, wenn sich nachweisen ließe, daß die Haftungsausschlüsse und Haftungsbeschränkungen nur dadurch zu rechtfertigen sind, daß beim Transport mit bestimmten Transportmitteln eigentümliche Gefahren entstehen, von denen der Gesetzgeber den Frachtführer entlasten wollte. Dann müßten in der Tat die Haftungsausschluß- und -beschränkungsnormen des Rechts des vereinbarten Transportmittels restringiert werden, wenn das Gut mit einem Transportmittel befördert wird, das geringere Risiken mit sich bringt. Diese These läßt sich jedoch nicht so allgemein, wie sie Blaschczok aufgestellt hat, belegen.

aa) Im Jahr 1895 hatte man in § 58 des Gesetzes betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschifffahrt und Flößerei die Receptumhaftung durch eine Verschuldenshaftung ersetzt. Für diese Haftungsmilderung war nicht maßgeblich, daß der Transport mit Binnenschiffen besonders risikoreich oder umgekehrt besonders risikoarm ist.

In der amtlichen Begründung zum Gesetzentwurf<32> wurde noch die Receptumhaftung verteidigt. Man wies darauf hin, daß der Schiffer ohnehin nur mit Schiff und Fracht hafte. Der Absender könne auch nicht auf die Transportversicherung verwiesen werden, weil das Versicherungsverhältnis zwischen dem Absender und einem Dritten bestehe. Andererseits sei es nicht angebracht, die Receptumhaftung ähnlich wie im Eisenbahnrecht für zwingend zu erklären. Den Absendern stehe nämlich die Möglichkeit offen, das Gut zu seinem vollen Wert zu versichern. Es sei auch nicht anzunehmen, daß durch vertragliche Haftungsausschlüsse die Schäden steigen würden, weil die Schiffer wegen der Sorge für ihr Schiff und für andere Personen an sorgfältigem Handeln interessiert blieben. Überdies wären die Absenderkreise nur in verhältnismäßig beschränktem Umfang an einer zwingenden Haftung interessiert gewesen. Auf transportmittelspezifische Risiken war auch nicht die Erwägung bezogen, daß die meisten Schifffahrtsunternehmen bedeutend weniger kapitalkräftig als Eisenbahnen seien und daß daher "die Tragung des vollen Risikos aus eigenen Mitteln zu ihrer Leistungsfähigkeit häufig nicht im Verhältnisse stehen" würde. Transportmittelrisikospezifisch war nur der Hinweis, daß die Gefahren, mit welchen die Schifffahrt zu rechnen habe, ungleich größer als die des Eisenbahntransports seien.

Die Kommission zur Vorberatung des Gesetzes<33> entschloß sich, die Verschuldenshaftung einzuführen. Der Antragsteller begründete dies damit, daß die Frachtführer wegen des dehnbaren Begriffes der höheren Gewalt nahezu jeden Prozeß verlören. Der Regierungsvertreter in der Kommission gab zu erkennen, daß sich für eine Beseitigung des "singulären Haftungsprinzips des Art. 395 ADHGB sehr beachtenswerte Gründe geltend machen ließen". Er bestand letztlich nur darauf, daß der Frachtführer mangelndes Verschulden zu beweisen habe, weil die Schadensursachen völlig der Kontrolle des Absenders entzogen seien. Man einigte sich dann auf die Verschuldenshaftung, um den Frachtführer besser als bisher zu stellen. Ausschlaggebend war letztlich die Rücksichtnahme auf die wirtschaftliche Lage der Kleinschifffahrt<34>. Insofern kann man daher allenfalls von einer unternehmenstypischen, nicht aber von einer transportmittelrisikospezifischen Regelung sprechen.

Transportmittelrisikospezifisch war allerdings der Haftungsausschluß für auf Deck verladene Güter<35>. Es läßt sich jedoch nicht behaupten, daß die Haftungsausschlüsse für Schäden infolge mangelhafter Verpackung, infolge Beladens oder Abladens durch Absender bzw. Empfänger, infolge der natürlichen Beschaffenheit der Güter oder beim Transport von Tieren<36> etwas mit dem Einsatz von Schiffen anstatt anderer Transportmittel zu tun haben. In der Begründung zum Regierungsentwurf<37> heißt es lediglich, daß diese Haftungsausschlüsse dem Eisenbahnrecht<38> entsprechen. Der Nachweis der Schädigung durch den Frachtführer sei in diesen Fällen billigerweise dem Schadensersatzberechtigten zuzumuten. Gleiches gilt für den Ausschluß der Haftung für Schäden an Kostbarkeiten, Geldern und Wertpapieren sowie von Schäden, die über den gemeinen Wert des Gutes hinausgehen<39>.

bb) Dasselbe läßt sich von den §§ 429 f. HGB sagen. Es wurde schon darauf hingewiesen<40>, daß der HGB-Gesetzgeber mit dem Übergang zur Verschuldenshaftung gerade keine transportmittelrisikospezifische Regelung treffen, sondern lediglich die allgemeinen Prinzipien der Verschuldenshaftung übernehmen wollte. In diesem Zusammenhang ist es auch von Bedeutung, daß man keinen Grund sah, warum man die Binnenschifffahrt besser als sonstige Frachtführer stellen sollte<41>. Man suchte also eine Angleichung über die unterschiedlichen Transportmittel und Typen der Beförderungsunternehmen hinweg zu erreichen, also gerade nicht auf die transportmittelrisikospezifischen Gefahren abzuheben.

cc) Im Eisenbahnrecht hatte man die Receptumhaftung beibehalten. Es läge nahe, dies auf die besonderen Gefahren des Eisenbahnverkehrs zurückzuführen, die zur Gefährdungshaftung der Eisenbahn geführt haben. Dies mag in den Anfangszeiten des Eisenbahnverkehrs eine Rolle gespielt haben, als es galt, dem Publikum die Scheu vor dem neuen Transportmittel zu nehmen<42>. Die Denkschrift zum Entwurf eines HGB<43> von 1896 bringt jedoch nur mehr die Erwägung ins Spiel, daß es gelte, die Übereinstimmung mit dem Berner Vertrag zu wahren. Im Berner Vertrag war für internationale Eisenbahntransporte noch die Receptumhaftung statuiert worden. Die Beibehaltung der Receptumhaftung gerade bei der Bahn rechtfertigte man - wie erwähnt<44> außerdem damit, daß die Bahn ein Monopol besitze und kapitalkräftig sei. Auch insoweit wurde also nicht mit den besonderen Risiken des Transportmittels, sondern mit der typischen Stellung des Eisenbahnfrachtführers auf dem Markt und seiner Kapitalausstattung argumentiert. In Hinblick auf die Haftungsbeschränkungen der EVO führen Goltermann/Konow<45> aus, daß diese im Zusammenhang mit der Stellung der Eisenbahnen in der Verkehrswirtschaft zu sehen seien. Die Eisenbahnen hätten wichtige Funktionen im Interesse der Allgemeinheit zu erfüllen. Dies rechtfertige es, Schadensersatzansprüche niedrig zu halten. Es wird außerdem darauf hingewiesen, daß der Kontrahierungszwang der Eisenbahnen zu berücksichtigen sei. Auch dieser Aspekt ist nicht transportmittelrisiko-, sondern unternehmensspezifisch.

Diese Receptumhaftung wurde bei den Nachfolgern des Berner Übereinkommens, der CIM, COTIF ER/CIM, bis heute beibehalten, allerdings mit einer Abschwächung in Richtung auf eine Verschuldenshaftung<46>. Dieser Maßstab wurde wenig später auf die CMR übertragen, nicht weil man meinte, daß die Transportrisiken bei Kfz und Eisenbahn identisch seien, sondern weil man sich eng an die CM anlehnen wollte. So heißt es in der Denkschrift zur CMR<47>, daß sich die einzelnen Tatbestände des Art. 17 IV CMR eng an Art. 27 § 3 CIM anlehnen, soweit nicht Besonderheiten des Straßenverkehrs Abweichungen nötig machten. Ein Vergleich des Art. 27 § 3 CIM a. F. mit Art. 17 IV CMR zeigt, daß keine der Abweichungen gezielt besonderen Risiken des Straßenverkehrs Rechnung trägt.

dd) Untersucht man unter dem Aspekt der transportmittelrisikospezifischen Haftungsbeschränkungen die KVO, so fällt auf, wie stark die KVO der EVO entspricht. Die Ursache

hierfür ist weniger darin zu suchen, daß sich die spezifischen Risiken der beiden Transportmittel ähneln, als vielmehr in dem Wunsch des Gesetzgebers, die Wettbewerbsposition von Schiene und Straße anzugleichen⁴⁸. Es wird daher zu Recht kritisiert, daß Regelungen der EVO übernommen worden seien, die für die Schiene, nicht aber für den Straßenverkehr zweckmäßig seien⁴⁹. Eine Rolle spielte auch, daß man die Risiken für unschwer versicherbar hielt⁵⁰.

ee) Allenfalls im Bereich des Luftfrachtrechts wird man auf der Suche nach Haftungsprinzipien fündig, die durch die besonderen Risiken des Transportmittels geprägt werden. Auf dem Gebiet der Luftfracht wollte man durch Statuierung einer Verschuldenshaftung und durch Obergrenzen der Haftung verhindern, daß der aufstrebenden Luftfahrt durch ruinöse Schadensersatzforderungen oder durch nicht finanzierbare Versicherungsprämien das Lebenslicht ausgeblasen wird⁵¹. Allerdings ist bemerkenswert, daß ein Trend zur Haftungsverschärfung besteht, der aber durch erhebliche Haftungserleichterungen bei nichttransportmittelspezifischen Risiken ausgeglichen werden soll⁵².

d) Zu ähnlichen Feststellungen gelangt man, wenn man die frachtrechtliche Berechnung des Schadens betrachtet. Anders als nach dem HGB ist im Eisenbahnrecht nicht der Wert am Ablieferungsort, sondern der Wert am Versandort maßgeblich⁵³. Dies wurde damit gerechtfertigt, daß das Risiko der Bahnen bei weiten internationalen Transporten zwischen Ländern mit unterschiedlichem Preisniveau erheblich gesteigert werde und daß die Versandbahn den Wert am Ablieferungsort nur schwer feststellen könne. Diese Erwägung, die in gleicher Weise auf grenzüberschreitende Transporte mit anderen Transportmitteln paßt, fand Eingang in das Berner Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr von 1890⁵⁴. Der im Berner Übereinkommen gewählte Modus der Schadensberechnung wurde dann ins nationale Eisenbahnrecht übernommen, obwohl beim nationalen Transport kaum von einer vergleichbar erschwerten Schadenskalkulation und -berechnung die Rede sein kann. Man zog nun das Argument heran, daß Abweichungen von dem Berner Übereinkommen zu vermeiden seien. Außerdem seien die Bahnen der Receptumhaftung unterworfen, und es bestehe die Möglichkeit, die Haftung durch Angabe des Interesses an der Lieferung zu erhöhen⁵⁵. Auch hier zeigt sich, daß diese Haftungsbeschränkung nicht transportmittelspezifisch in dem Sinne ist, daß sie besonderen Risiken des Eisenbahntransports Rechnung trägt. So nimmt es denn nicht wunder, daß die Bemessung des Schadens nach dem Wert des Versandortes in das Straßentransportrecht (§ 35 KVO, Art. 23 CMR) übernommen worden ist, obwohl die Transportrisiken der Bahn und des Lkw nicht identisch waren und sind.

e) Auch die Haftungsbeschränkungen der Höhe nach⁵⁶ lassen sich nicht ohne weiteres durch die besonderen Risiken bestimmter Beförderungsmittel erklären. Basedow⁵⁷ legt dar, daß die Haftungshöchstsummen in der Berechnung der Fracht nach dem Wert des transportierten Gutes wurzeln. Später dienten die Haftungshöchstsummen dazu, die Risiken der Receptumhaftung kalkulierbar zu machen, und sollten Streitigkeiten um den Begriff der Kostbarkeit verringern helfen. Dieser Ansatz wurde unabhängig von der Art des eingesetzten Transportmittels und der Art der Haftung auf andere Sonderfrachtrechte übertragen. Die Höhe der Haftungshöchstsummen wurde zwar ursprünglich transportmittelspezifisch festgesetzt. Man orientierte sich aber auch insoweit nicht daran, wie risikoreich der Transport mit einem bestimmten Transportmittel ist, sondern am Durchschnittswert der beförderten Güter in den einzelnen Verkehrszweigen⁵⁸. Basedow⁵⁹ weist zu Recht darauf hin, daß seither die Höchstbeträge eher eine Sache des Meinens, Wettbewerbsdenkens und Feilschens als Gegenstand einer rechtspolitischen Konzeption geworden seien. f) Insgesamt läßt sich mithin festhalten, daß die Unterschiede in der Haftung zwischen den einzelnen Frachtrechten nur in äußerst geringem Umfang durch die spezifischen Risiken des eingesetzten Transportmittels erklärt werden können. Im Vordergrund stehen vielmehr, soweit überhaupt transportmittelspezifische Erwägungen eine Rolle spielen, die Marktstellung, die

Kapitalkraft des Verkehrszweiges, das Zusammenspiel von Haftungsgrund und Haftungsbeschränkung, die typischen Ladungswerte des Verkehrszweiges und die Starthilfe für einen neuen Verkehrszweig. Man wird daher in Fällen, in denen das Gut mit einem vertragswidrigen Verkehrsmittel transportiert wird, die Haftungsbeschränkungen nur sehr selten mit dem Argument restringieren können, sie seien auf den realen Transport mit einem bestimmten Transportmittel zugeschnitten. Soweit die Haftungsbeschränkungen auf die Kapitalkraft eines bestimmten Verkehrszweiges zurückzuführen sind, ließe sich eine Restriktion im Fall des Transports mit anderen Transportmitteln nur dann begründen, wenn dies ein Indiz für besondere Kapitalkraft wäre. Dies ist aber nicht so. Ein Binnenschiffer, der das Gut per Bahn transportieren läßt, erlangt nicht dadurch mehr Kapitalkraft, daß er nicht das Schiff, sondern die Bahn einsetzt.

2. Die Haftung nach dem Recht des tatsächlich benutzten Transportmittels Soweit Blaschczok⁶⁰ seine Folgerungen auf die Rechtsprechung des RG⁶¹ und BGH⁶² zur Haftung ohne Vertrag stützt, übersieht er, daß die Gerichte im Kontext des § 823 I BGB argumentiert haben. Es ging den Gerichten also immer lediglich um die Herausbildung von Verkehrssicherungspflichten gegenüber den Eigentümern⁶³. So hat auch der BGH⁶⁴ jüngst hervorgehoben, daß allgemeine berufliche Rechtspflichten für Personen statuiert wurden, die eine besondere Verantwortlichkeit gegenüber der Allgemeinheit übernommen hatten. Die von Blaschczok zitierte Rechtsprechung hat sich daher auch nie auf den Standpunkt gestellt, daß für Gehilfen über den § 831 BGB hinaus gehaftet wird. Vielmehr hat der BGH ausdrücklich hervorgehoben, daß die Beweislast nach den Regeln des Deliktsrechts verteilt ist⁶⁵. Man kann deshalb aus dieser Rechtsprechung nicht ableiten, daß mangels Vertrages immer nach dem Recht des tatsächlich eingesetzten Beförderungsmittels gehaftet werde. Allenfalls kommt in den Fällen, in denen kein Beförderungsvertrag zustande gekommen ist⁶⁶, eine vertragsähnliche Haftung nach den Regeln der Culpa in contrahendo in Betracht. Inwieweit dann die Haftungsschranken der Sonderfrachtrechte eine Rolle spielen, braucht hier nicht näher untersucht zu werden. Jedenfalls kann nur dasjenige Sonderfrachtrecht eine Rolle spielen, auf das sich der andere Teil einstellen konnte. Dies ist das Sonderfrachtrecht des in Aussicht genommenen Transportmittels und nicht des tatsächlich eingesetzten Transportmittels. Nur so kann der Funktion der Culpa in contrahendo als Instrument des Vertrauensschutzes Rechnung getragen werden. Zum gleichen Ergebnis gelangt man, wenn man mit Picker⁶⁷ auf die Kalkulierbarkeit der Schadensersatzpflicht abstellt; denn auch hier muß gewährleistet sein, daß der andere Teil nicht von unvorhersehbaren Haftungsbeschränkungen überrascht wird.

3. Haftung aus positiver Forderungsverletzung

Die Haftung aus positiver Forderungsverletzung wird damit begründet⁶⁸, daß der Frachtführer eigenmächtig die Transportart geändert habe. Auch Blaschczok⁶⁹ sieht einen selbständigen Haftungsgrund darin, daß der Frachtführer das Gut Gefahren aussetzt, denen er es nicht aussetzen durfte. Der Frachtführer haftet daher nach den Regeln der positiven Forderungsverletzung, soweit die Sonderfrachtrechte den Rückgriff auf andere Ansprüche zulassen (z. B. Art. 28 CMR).

Dieser Ansatz verkennt, daß die Regeln der positiven Forderungsverletzung nur dort zum Tragen kommen können, wo die vertragliche Haftungsordnung Lücken aufweist. Die Regeln der positiven Forderungsverletzung treten mithin im Bereich des Frachtrechts immer dort zurück, wo vertragswidriges Handeln zu einem Verlust oder einer Beschädigung des Gutes oder zu einer Transportverzögerung führt. Diese Schadensformen sind nämlich in den verschiedenen Frachtrechten sondergesetzlich abschließend geregelt (§§ 429 HGB, 27, 31 KVO, 82 EVO, Art. 17 CMR, 18, 19 WA, 36 COTIF ER/CIM). Eine Ausnahme gilt nur für die Verspätungshaftung bei nationalen Lufttransporten. Dort, wo frachtrechtliche Haftungsnormen für bestimmte Schadensformen existieren, kommt es mithin ausschließlich darauf an, ob die dort genannten Arten

von Schäden entstanden sind. Die Ursachen der Schäden sind nur insoweit relevant, als die Schäden nach der Übernahme des Gutes und vor der Ablieferung entstanden sein müssen. Ansonsten sind die Schadensursachen nur für die Frage von Bedeutung, ob die Haftungsschranken der jeweiligen Frachtrechte eingreifen. Auch im Fall des nationalen Lufttransports hätte das OLG Hamburg⁷⁰ daher prüfen müssen, ob es notwendig und zulässig ist, die Haftungsschranken des LuftVG im Fall vorsätzlichen Einsatzes eines vertragswidrigen Transportmittels mit Hilfe eines Anspruchs aus positiver Vertragsverletzung zu umschiffen; denn in § 4812 LuftVG heißt es nicht nur, daß im Fall vorsätzlicher oder grob fahrlässiger Schädigung die Haftung nach den allgemeinen gesetzlichen Vorschriften unberührt bleibt, sondern auch, daß dann die Haftungsbeschränkungen des LuftVG nicht anzuwenden sind. Daraus ergibt sich, daß die Anspruchsnorm des § 44 LuftVG auch bei vorsätzlicher Schädigung die positive Vertragsverletzung verdrängt und daß unter den allgemeinen gesetzlichen Vorschriften die Regeln des Deliktsrechts sowie des Eigentümer-Besitzerverhältnisses, nicht aber der positiven Vertragsverletzung zu verstehen sind.

III. Lösungsvorschlag

1. Recht des vertraglich vereinbarten Transportmittels Sämtlichen Transportrechten zufolge haftet der Frachtführer nach dem Recht des vertraglich vereinbarten Beförderungsmittels. Dies ergibt sich klar aus dem Wortlaut des § 425 HGB und des Art. 1 CMR. § 44. II LuftVG spricht von einem Luftfrachtführer. Da in der Überschrift Zu § 44 LuftVG von "Haftung aus dem Beförderungsvertrag" die Rede ist, ist es eindeutig, daß es darauf ankommt, ob sich der Frachtführer zur Beförderung des Gutes mit Luftfahrzeugen verpflichtet hat⁷¹. Gleiches gilt gem. Art. 1 I, II, Art. 3 II 1 WA für internationale Lufttransporte⁷². Im Eisenbahnrecht tritt die Verpflichtung zum Transport mit Eisenbahnwaggons nicht ganz so deutlich hervor. Da in § 56 I a EVO in dem für den Vertragsschluß zwingend vorgeschriebenen Frachtbrief der Bestimmungsbahnhof anzugeben ist, läßt sich der Schluß ziehen, daß der Transport mit der Bahn vereinbart werden muß. Dies ergibt sich mittelbar auch aus der KVO RB, wo im Fall des Transports durch Kraftfahrzeuge der Bahn lediglich die Ein- und Ausladestellen anzugeben sind (§ 11 KVO RB).

Die verschiedenen Frachtrechte nehmen auch den Standpunkt ein, daß es unerheblich ist, ob der zur Beförderung Verpflichtete typischerweise mit dem vereinbarten Transportmittel transportiert oder über Transportmittel der vereinbarten Art verfügt. Maßgeblich für die Anwendung bestimmter Haftungsregeln ist allein, daß der Transport mit dem für das Frachtrecht charakteristischen Transportmittel ausgeführt werden soll. Deshalb kann man die KVO, die CMR, das LuftVG, das WA sowie das Seefrachtrecht auch auf den Fixkostenspediteur anwenden, der, da er ja nur die Organisation des Transports übernimmt, nicht notwendig in der Rolle eines auf bestimmte Transportmittel spezialisierten Frachtführers tätig wird⁷³. Ferner muß sich § 451 HGB zufolge derjenige wie ein Frachtführer behandeln lassen, der sich lediglich als Gelegenheitsfrachtführer betätigt. Eine klare Ausnahme gilt nur auf dem Gebiet der unentgeltlichen internationalen Lufttransporte, wo gem. Art. 1 I 2 WA das WA nur eingreift, wenn der Transport von einem Luftfahrtunternehmen durchgeführt wird. Auch hier muß der Luftfahrtunternehmer aber nicht Halter von Luftfahrzeugen sein. Am ehesten kann man im Eisenbahnrecht behaupten, daß auf der Seite des zur Beförderung Verpflichteten notwendig eine Eisenbahn stehen müsse⁷⁴. Es wird allerdings in jüngerer Zeit immer stärker vertreten, daß auch ein Fixkostenspediteur die Rolle einer Eisenbahn übernehmen könne⁷⁵.

Aus all dem läßt sich die Folgerung ziehen, daß die verschiedenen Frachtrechte daran anknüpfen, mit welchem Transportmittel das Gut transportiert werden sollte, und nicht daran, mit welchem es faktisch transportiert wurde.

2. Restriktion

a) Transportmittelspezifische Risiken

Es wurde bereits oben darauf hingewiesen⁷⁶, daß sich die verschiedenen Ausprägungen der Sonderfrachtrechte kaum darauf zurückführen lassen, daß bestimmten, für das vereinbarte Transportmittel typischen Risiken Rechnung getragen werden soll. In der Regel scheidet daher eine Restriktion der Haftung unter diesem Aspekt aus. Transportmittelspezifische Haftungsausschlüsse und -beschränkungen dürfen daher nur dort außer acht gelassen werden, wo sich im Einzelfall nachweisen läßt, daß diese auf transportmittelspezifische Risiken und nicht lediglich auf die Besonderheiten der Branche bezogen oder die Folge historischer Zufälligkeiten sind. Ist im Einzelfall eine Restriktion notwendig und zulässig, so die Lücke durch die Lex generalis, die §§ 425 ff. HGB, zu füllen.

b) Die durch das vereinbarte Transportmittel gekennzeichnete Rolle

Man könnte auch argumentieren⁷⁷, daß sich der Frachtführer nur so lange auf die Regeln des Sonderfrachtrechts des vereinbarten Transportmittels berufen dürfe, als er die Transportmittel einsetze oder einsetzen lasse, auf die dieses Sonderfrachtrecht zugeschnitten sei. Diese These wäre richtig, wenn dieses Sonderfrachtrecht daran anknüpfen würde, daß jemand eine bestimmte vertraglich festgelegte Rolle auch tatsächlich ausübt. Woben gezeigt wurde, orientieren sich die Sonderfrachtrechte jedoch nahezu ausnahmslos daran, was vereinbart wurde: Der Soll-Zustand und nicht der Ist Zustand ist maßgeblich. Nur so ist es auch zu verstehen, daß selbst Spediteure nach diesen Sonderfrachtrechten haften, obwohl sie nicht einmal den Transport versprechen, sondern ihn nur organisieren sollen.

Unter dem Aspekt des "Aus-der-Rolle-Fallens" liegt der Einsatz vertragswidriger Fahrzeuge auf keiner anderen Ebene als die Auswahl eines seiner Art zwar vertragsgemäßen, aber wegen seiner Mängel nicht mehr beförderungssicheren Fahrzeugs. In beiden Varianten erhält der Absender nicht das, was er von der versprochenen Rolle des Frachtführers her erwarten durfte, nämlich den Transport mit einem in jeder Weise vertragsgemäßen Transportmittel mit der verkehrserforderlichen Sorgfalt. Es ist nun auch keineswegs immer so, daß sich der Schädiger den vorsätzlichen Einsatz vertragswidriger Verkehrsmittel vorwerfen lassen müßte. Man denke nur an den Fixkostenspediteur, der einen Lkw-Transport von München nach Paris zugesagt hat und dessen Personal das Gut aus Versehen mit dem Flugzeug versendet. Sicherlich erfährt hier das Gut nicht die spezifischen Risiken des Lkw-Transports.

Bevor man jedoch mit diesem Argument die Haftung aus dem CMR Vertrag auf das Niveau des Art. 22 WA hinaufschraubt, sollte man berücksichtigen, daß der Spediteur seine Preise an dem vertragsgemäßen CMR Haftungsumfang orientiert hat. Ihm die Kalkulationsbasis nur deshalb zu entziehen, weil sich seine Mitarbeiter in der Auswahl des Transportmittels geirrt haben, erscheint als überzogen. Aus dem Gesetz ist diese Rechtsfolge nur mit Hilfe der Petitio principii ableitbar, daß die Sonderfrachtrechte nur dort zum Tragen kommen, wo das vertragsgemäße Beförderungsmittel eingesetzt wird.

Es ist Zuzugeben, daß das Rechtsgefühl anders reagiert, wenn der Frachtführer selbst vorsätzlich ein vertragswidriges Transportmittel einsetzt. Dann mag es nicht recht einleuchten, daß sich der Frachtführer auf die Haftungsbeschränkungen des Rechts des vereinbarten Transportmittels berufen darf, falls diese für ihn erheblich günstiger sind als die Haftungsbeschränkungen des tatsächlich eingesetzten Transportmittels. Auch in solchen Situationen besteht jedoch kein Anlaß, sich über die in den Sonderfrachtrechten statuierten Haftungsschranken einfach hinwegzusetzen. Es ist nämlich zu beachten, daß der Gesetzgeber in den verschiedenen Frachtrechten selbst differenziert angeordnet hat, wann in Fällen vorsätzlichen Handelns, eventuell auch grob fahrlässigen Handelns, der Frachtführer voll haften soll. So haftet derjenige Frachtführer gem. § 430 III HGB uneingeschränkt,

der den Schaden vorsätzlich herbeigeführt hat. Eine ähnliche Regelung treffen Art. 29 CMR, § 91 S. 1 EVO, Art. 44 I COTIF ER/CIM, § 48 I 2 LuftVG, Art. 25 WA, Art. 4 des Übereinkommens über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen vom 23. 7. 1986. Nur die KVO läßt den Frachtführer auch bei vorsätzlicher Schädigung lediglich beschränkt haften. Diese Rechtsfolge der KVO darf nicht mit Hilfe eines aus § 430 III HGB, Art. 29 CMR, § 915. 1 EVO, Art. 44 COTIF ER/CIM, § 48 I 2 LuftVG, Art. 25 WA, Art. 4 des Übereinkommens über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen abgeleiteten allgemeinen transportrechtlichen Prinzips, daß bei Vorsatz voll gehaftet wird, überspielt werden⁷⁸. Der Gesetzgeber hat nämlich im Rahmen der KVO offenbar absichtlich die Haftungsbeschränkungen auch bei vorsätzlicher Schädigung bestehenlassen wollen. Nur so ist es zu verstehen, daß in der KVO, die sich so eng an die EVO anlehnt, eine § 91 EVO a. F. entsprechende Regelung fehlt. Da die KVO in Hinblick auf vorsätzliche Schädigungsakte nicht lückenhaft ist, kann dem Rechtsgedanken des § 430 III HGB etc. nicht Rechnung getragen werden. Im Rahmen von KVO-Transporten bleibt in derartigen Fällen nur der Rückgriff auf § 826 BGB.

In nahezu allen Frachtrechten hat der Gesetzgeber mithin in Fällen vorsätzlicher Schädigung eine volle Haftung angeordnet oder jedenfalls die Haftung nach Deliktsrecht zugelassen. Mit Ausnahme des innerstaatlichen Eisenbahn- und des Straßengüterferntransports haftet der Frachtführer auch unbeschränkt für grob fahrlässige Schäden (§§ 430 HGB, 48 LuftVG, Art. 29 CMR, 25 WA, 44 COTIF ER/CIM).

Die volle Haftung greift nach dem Wortlaut der genannten Vorschriften ohne Rücksicht darauf ein, wie die Schäden zugefügt worden sind. Es werden daher grundsätzlich auch Fälle erfaßt, in denen der Schaden durch den vorsätzlichen oder grob fahrlässigen Einsatz vertragswidriger Fahrzeuge verursacht worden ist. Angesichts dieser Vorschriften besteht kein Anlaß, eine Sonderkategorie der Haftung, nämlich die Haftung für vertragswidrig eingesetzte Fahrzeuge, zu schaffen. Dabei würde nämlich auch das haftungsbegrenzende Element des § 430 III HGB, Art. 29 CMR etc. verlorengehen, d. h. das Erfordernis, daß der Schaden selbst vorsätzlich oder grob fahrlässig herbeigeführt worden sein muß und nicht nur das vertragswidrige Transportfahrzeug vorsätzlich eingesetzt worden sein muß.

3. Die Haftung gern. §§ 430 III HGB, 91 EVO, 48 I 2 Luft VG, Art. 29 CMR, 44 COTIF ER/CIM, 25 WA, 4 SFÜ

Nach all diesen Vorschriften haftet der Frachtführer uneingeschränkt, wenn er vorsätzlich geschädigt hat. Mit Ausnahme des § 91 EVO greift diese volle Haftung nach herrschender Meinung auch dann ein, wenn der Frachtführer grob fahrlässig den Schaden verursacht hat. Setzt nun ein Frachtführer vorsätzlich ein vertragswidriges Transportmittel ein, so wird man kaum jemals sagen können, daß er mit Dolus directus den Schaden gewollt hat. Es genügt jedoch Dolus eventualis. Bedingter Schädigungsvorsatz ist immer schon dann zu bejahen, wenn sich der Frachtführer bei Transport des Gutes mit einem vertragswidrigen Beförderungsmittel eines erhöhten Transportrisikos bewußt war und dies in Kauf genommen hat. So handelt der Transportunternehmer bedingt vorsätzlich, der Bahntransport versprochen hatte und Gut, das für den Bahntransport verpackt war, mit dem Lkw befördert. Gleiches gilt, falls Gut, das zu Land transportiert werden sollte, ohne seefeste Verpackung mit dem Schiff befördert wird.

Umgekehrt wird man eine vorsätzliche oder auch nur eine grob fahrlässige Schädigung mit dem OLG Hamburg dann nicht mehr bejahen können, wenn das Gut nicht bereits auf dem Transport, sondern erst auf dem Auslieferungslager beschädigt wird oder verlorengeht. Schwieriger sind die Fälle zu entscheiden, in denen das Gut durch einen Unfall des vertragswidrig eingesetzten Fahrzeugs beschädigt wird. Von Vorsatz kann man hier nur sprechen, wenn der Transport mit dem vertragswidrigen Fahrzeug erheblich risikoreicher als der Transport mit dem vertragsgemäßen

Beförderungsmittel war und dies dem Frachtführer bewußt war. Hier muß im Einzelfall auf die Schadensquoten der verschiedenen Transportmittel auf den jeweiligen Strecken zurückgegriffen werden. So wird man heute wohl sagen können, daß ein vertragswidriger Lkw-Transport im Vergleich zum Lufttransport risikoreicher ist. Geht das Gut auf dem Transport verloren, so wird man dem Frachtführer vorsätzliche Schädigung immer, aber auch nur dann vorwerfen können, wenn das Verlustrisiko auf bestimmten Verkehrsrelationen bei Einsatz eines vertragswidrigen Transportmittels erheblich gesteigert worden ist und dies dem Frachtführer bekannt war. Soweit die Haftungsschranken nach den einschlägigen Normen schon bei grob fahrlässigem Verhalten fallen, genügt es, daß für den Frachtführer eine erhebliche Steigerung des Risikos offensichtlich war und daß sich dieses Risiko auch tatsächlich realisiert hat.

4. Beweislast

Die Beweislast für vorsätzliche bzw. grob fahrlässige Schädigung trägt der Schadensersatzberechtigte. Dieser kann sich jedoch auf die Grundsätze des Anscheinsbeweises berufen. Die Beweislast zuungunsten des Ersatzberechtigten gilt jedoch nur, wenn der Frachtführer substantiiert vorträgt, wie es dazu kam, daß ein vertragswidriges Transportmittel eingesetzt wurde<79>.

IV. Ergebnisse

-Wird Gut mit einem vertragswidrigen Transportmittel befördert, so haftet der Transportunternehmer nach dem Recht des vertragsgemäßen Transportmittels.

-Der vorsätzliche oder grob fahrlässige Einsatz eines vertragswidrigen Transportmittels läßt in der Regel die Haftungsschranken entfallen, wenn sich der Unternehmer bewußt war oder es auf der Hand lag, daß durch den Einsatz eines vertragswidrigen Transportmittels die Schadensrisiken steigen und sich ein derartiges Risiko verwirklicht hat.

-Ausnahmsweise sind Haftungsbeschränkungen zu restringieren. Voraussetzung ist jedoch immer, daß im Einzelfall nachgewiesen werden kann, daß die Norm auf transportmittelspezifische Risiken und nicht lediglich auf unternehmensspezifische Besonderheiten zugeschnitten ist oder sonstige Faktoren eine Rolle spielen.

Fußnoten:

1 BGH VersR 84, 680; OLG Bremen VersR 86, 1120; OLG Hamburg TranspR 87, 142.

2 TranspR 87, 142 (145).

3 § 48 I 2 2. Alt. LuftVG, ähnlich §§ 430 HGB, 91 EVO, Art. 29 CMR, 44 COTIF ER/CIM, 25 WA.

4 TranspR 87, 142 (145).

5 Großkomm. zum HGB 3. Aufl. 1979 § 425 Rdz. 3.

6 Blaschczok TranspR 87, 401.

7 TranspR 87, 401 (405).

8 RGZ 102, 38, 42; 105, 302, 304.

9 BGHZ 9, 301 (307) = VersR 53, 305 (L).

10 TranspR 57, 401 (406).

11 S. oben Fn. 5.

12 TranspR 87, 401 (404).

13 Lutz, Protokolle der Kommission zur Beratung eines allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuches 1563 S. 3905.

14 Goldschmidt ZHR 3 (1860), 58 (111 ff.).

15 Lutz aaO (Fn. 13) S. 794.

16 Lutz aaO (Fn. 13) S. 794, 4693.

17 Lutz aaO (Fn. 13) S. 4697. 15 Art. 395 f. ADHGB. 19 Larenz, Lehrbuch des Schuldrechts Bd. I 13. Aufl. S. 277. 20 Hahn, Kommentar zum Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuch Bd. 112. Aufl. 1575 Art. 395 ADHGB § 11. 21 Hahn aaO (Fn. 20) Art. 395 ADHGB § 12. 22 Hahn aaO (Fn. 20) Art. 395 ADHGB § 14 m. Nachw. 23 Basedow, Der Transportvertrag 1957 S. 394. 24 Hier spielt das Argument Dubischars (Fn. 30) S. 41 von der Beschleunigung und Verbilligung des Transports eine Rolle. Es sollte durch die Verschuldenshaftung die Risikofreude erhöht und bestärkt werden. 25 v. Dernburg Grünhuts Z 11 (1884), 335 (340). 26 Hahn/Mugdan, Die gesamten Materialien zu den Reichsjustizgesetzen Bd. 6 - Materialien zum HGB - 1897 S. 403 f. 27 Dazu unten bei Fn. 35. 28 Vgl. Präambel vor § 1 des Gesetzes über den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen (GFG) v. 2. 6. 1935 RGBl I S. 788. 29 TranspR 87, 401 (404 f.). 30 Dubischar, Grundriß des gesamten Gütertransportrechts 1987 S. 40 spricht ganz allgemein nur von "betriebsadäquaten Risiken". 31 S. oben bei Fn. 6. 32 Reichstagsverhandlungen 1894/95 Aktenstück Nr. 81 S. 335 ff. 33 Reichstagsverhandlungen 1894/95 Aktenstück Nr. 253 S. 1077. 34 Vortisch/Zschuke, Binnenschiffahrts- und Flößereirecht 3. Aufl. 1964 Einl. S. 5; vgl. auch Dubischar aaO (Fn. 30) S. 41. 35 § 58 Nr. 1 des Gesetzes betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschifffahrt und Flößerei (BinnSchG) v. 1. 1. 1896. 36 § 58 Nr. 2 bis 5 BinnSchG (Fn. 35). 37 Reichstagsverhandlungen 1894/95 Aktenstück Nr. 81 S. 336. 38 Art. 424 ADHGB. 39 § 57 des Kommissionsentwurfes eines Gesetzes betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschifffahrt und Flößerei in Reichstagsverhandlungen 1894/95 Aktenstück Nr. 253 S. 1101; vgl. auch § 429 II HGB. 40 Oben bei Fn. 34. 41 S. oben Fn. 32. 42 Dubischar aaO (Fn. 30) S. 42. 43 Denkschrift zum Entwurf eines HGB 1896 S. 290. 44 S. oben bei Fn. 27. 45 Goltermann/Konow, EVO Loseblattsig. Stand 1987 vor § 82 EVO Anm. 1. 46 Wie weit die Abschwächung geht, ist umstritten. Vgl. Basedow aaO (Fn. 23) S. 398 f. m. Nachw. 47 BT-Drucks. III/1144 S. 40. 48 Vgl. Präambel vor § 1 GFG (Fn. 28); vgl. auch Muth/Lehmann, KVO 4. Aufl. Einl. S. 16. 49 Muth/Lehmann aaO (Fn. 48) S. 17. 50 Dubischar aaO (Fn. 30) S. 44. 51 Giemulla/Lau/Mölls/Schmid, WA Loseblattsig. Stand 1896 Einl. Anm. 1. 52 Basedow aaO (Fn. 23) S. 396; Giemulla/Lau/Mölls/Schmid aaO (Fn. 51) Einl. Anm. 1. 53 § 85 EVO, Art. 40, 42 COTIF ER/CIM. 54 Basedow aaO (Fn. 23) S. 406. 55 Hahn/Mugdan aaO (Fn. 26) S. 405. 56 §§ 430 HGB, 55 EVO, 35 KVO, 46 LuftVG, Art. 23 ff. CMR, 22 WA, 40, 43 COTIF ER/CIM. 57 Basedow aaO (Fn. 23) S. 409 f. 58 Basedow aaO (Fn. 23) S. 415. 59 Basedow aaO (Fn. 23) S. 416. 60 TranspR 87, 401 (405 unter c); s.

oben bei Fn. 7. 61 Oben bei Fn. 8. 62 Oben bei Fn. 9. 63 So ganz deutlich RG, RGZ 105, 302 ff., das betont, daß der Eigentümer nicht Ersatz verlangen kann, wenn der Spediteur oder Frachtführer seiner Obhutspflicht genügt hat, aber anderen vertraglichen Pflichten gegenüber seinen Vertragspartnern nicht nachgekommen ist. Ebenso BGH NJW 53, 1180 (1182) VersR 53, 308 (L). 64 BGH VersR 87, 935 (936) = ZIP 87, 1260 (1261). 65 BGH NJW 53, 1180 (1182) = VersR 53, 308 (L). 66 In den vom RG RGZ 102, 38, 42 und 105, 302, 304 entschiedenen Fällen bestand ein Vertragsverhältnis, allerdings nicht zu den klagenden Eigentümern. Allerdings wird die in RGZ 102, 38, 42 entwickelte deliktische Haftung auf Fälle ausgedehnt, in denen kein Vertrag zustande gekommen ist. 67 Picker JZ 87 1041 (1052 ff.). 68 S. oben bei Fn. 5. 69 TranspR 87, 401 (406). 70 TranspR 87, 142 (145). 71 Giemulla/Lau/Barton, LuftVG Stand 1984 § 44 Rdz. 12. 72 Giemulla/Lau/Mölls/Schmid aaO WA (Fn. 51) Art. 25 Rdz. 6. 73 BGH VersR 72, 873 = NJW 72, 1003; BGHZ 84, 257 VersR 82, 845; BGH VersR 61, 170; TranspR 86, 70; Staub/ Helm, Großkomm zum HGB 4. Aufl. §§ 412, 413 Rdz. 7 ff. m. Nachw. 74 BGH VersR 57, 503 (504); OLG Hamburg VersR 80, 277; OLG Karlsruhe TranspR 83, 146 (147). 75 Staub/Helm aaO (Fn. 5) §§ 412, 413 Rdz. 13 m. Nachw. 76 S. bei Fn. 59. 77 Diesen Hinweis verdanke ich Herrn Kollegen Jan Wilhelm, Passau. 78 A. A. i. E. Willenberg, KVO § 35 Rdz. 3, der § 276 II BGB und Helm, Großkomm. zum HGB 3. Aufl. Anh. § 452, § 35 KVO Rdz. 2, der § 430 III HGB heranzieht. 79 Vgl. BGH TranspR 86, 459 (461).