

Die Haftung bei unbekanntem Schadensort im multimodalen Verkehr

Koller, Prof. Dr. Ingo

I. Einleitung

Von einem Vertrag über einen multimodalen Verkehr kann gesprochen werden, wenn das Gut aufgrund eines einheitlichen Vertrages mit verschiedenen Arten von Transportmitteln befördert werden darf und befördert wird^{<1>}. Dabei ist es unerheblich, ob der Absender bei Vertragsschluß weiß, welche Arten von Transportmitteln benutzt werden und ob er den Einsatz mehrerer Transportmittel vorgeschrieben hat. Entscheidend ist, daß nicht von vornherein der Transport nur mit einer Art von Transportmittel vereinbart wird und daß der Transportunternehmer verschiedene Arten von Transportmitteln einsetzt. Transportunternehmer, der den multimodalen Verkehr betreibt, kann derjenige sein, der den Beförderungserfolg verspricht. Unter den Voraussetzungen der §§ 412, 413 HGB kann es auch ein Spediteur sein^{<2>}. Der multimodale Verkehr hat sich seit den 50er Jahren rasant entwickelt. Dies läßt sich auf mehrere Faktoren zurückführen. Eine wesentliche Ursache des Wachstums des multimodalen Verkehrs liegt im Siegeszug des Containers, der die mit der Umladung des Guts verbundenen Probleme verringerte, da nur der Container als Ganzes umgeladen zu werden braucht^{<3>}. Die Einschaltung verschiedenartiger Transportmittel wurde dadurch zum einen kostenmäßig eher tragbar und auch leichter planbar. Zum anderen legten die Ursender immer mehr Wert darauf, mit nur einem Transportpartner zu verbindlichen Konditionen den gesamten Transport von Haus zu Haus zu regeln, gleichgültig, ob der Einsatz eines oder mehrerer Transportmittel notwendig werden sollte^{<4>}. Der "gebrochene" Verkehr^{<5>}, bei dem entsprechend den jeweils eingesetzten Arten von Transportmitteln verschiedene unabhängig voneinander arbeitende Frachtführer tätig wurden, die ihrerseits durch Spediteure koordiniert wurden, konfrontierte demgegenüber die Ursender mit einer Vielzahl von Vertragspartnern und erwies sich aus der Sicht der Ursender als zu kompliziert. Der multimodale Verkehr hat auch seine Schattenseiten. Dazu gehört vor allem, daß die Überprüfung des Guts auf Vollständigkeit und Schadensfreiheit bei der Umladung vom einen Transportmittel auf das andere regelmäßig unterbleibt, weil eine derartige Kontrolle unrentabel und mit Transportverzögerungen verbunden ist. Beim grenzüberschreitenden Containerverkehr würde eine Kontrolle außerdem die Zollabfertigung erschweren. Die Konsequenz ist, daß beim multimodalen Verkehr in mehr als 50 % der Fälle der Schadensort unbekannt ist, der Schaden also den einzelnen Transportmitteln nicht zugeordnet werden kann^{<6>}. Da aber nach deutschem Transportrecht die Haftung nach Art der eingesetzten Transportmittel sehr stark divergiert^{<7>}, wird seit langem die Frage diskutiert, wie der multimodal arbeitende Frachtführer in den Fällen des unbekanntem Schadensortes haften soll. Die unter anderem auf dieses Problem zugeschnittene UN-Konvention über den internationalen multimodalen Güterverkehr von 1980^{<8>} ist bislang n. ratifiziert worden. Die Lösung der Frage ist deshalb derzeit allein aus dem einschlägigen nationalen unvereinheitlichten Recht abzuleiten.

Vor diese Aufgabe hat sich der BGH^{<9>} gestellt gesehen. In einem Grundsatzurteil hat er mit Hilfe von Beweislastwägungen das Problem des unbekanntem Schadensortes zu bewältigen gesucht. Ebenroth/Fischer/Sorek^{<10>} haben diesen Ansatz kritisiert und vorgeschlagen, die Haftung der Höhe nach anteilig nach dem Recht des jeweils zurückgelegten Streckenabschnitts zu bestimmen. Die Ausführungen von Ebenroth/Fischer/Sorek geben Anlaß, nochmals über den Sinn der Haftung bei unbekanntem Schadensort und die optimale Ausgestaltung der Haftung nachzudenken.

II. Stand der Diskussion

1. Summe von Einzelverträgen

Der Vertrag über die multimodale Beförderung wird vielfach als Summe von Einzelfrachtverträgen entsprechend den verschiedenen eingesetzten Transportmitteln qualifiziert. Ob man dabei die Auffassung vertritt, daß eine Vielzahl von Transportverträgen zustande kommt oder ob man zwar von einem einheitlichen Vertrag ausgeht, auf den aber für jeden Streckenabschnitt das dafür maßgebliche unimodale Frachtrecht anzuwenden ist, wird meist nicht klar ersichtlich. Jedenfalls liegt es von diesem Ausgangspunkt in den Fällen des unbekanntes Schadensortes nahe, dem Geschädigten die Beweislast für die Anwendbarkeit des ihm günstigsten Teilfrachtrechts zuzuweisen^{<11>}. Da der Geschädigte diesen Beweis in den Fällen des unbekanntes Schadensortes zwangsläufig nicht führen kann, haftet der Transportunternehmer praktisch nur nach dem ihm günstigsten Recht, also aus der Sicht des Ersatzverpflichteten auf der Basis der niedrigsten Haftung. Der BGH^{<12>} ist allerdings zu entgegengesetzten Ergebnissen gekommen. Seiner Ansicht zufolge trägt der Geschädigte nur die Beweislast dafür, daß die Voraussetzungen der Haftungs begründungsnorm erfüllt

sind. Diesen Beweis kann der Geschädigte immer führen, sofern der Schaden nachweislich auf dem Transport, d. h. nach Übernahme und vor Ablieferung des Guts, entstanden ist. Der Transportunternehmer haftet nämlich nach allen in Betracht kommenden unimodalen Frachtrechten zumindest für vermutetes Verschulden. Der Transportunternehmer hat sich daher in Hinblick auf eventuelles Verschulden zu entlasten. Da der Schadensort unbekannt ist, vermag er den Entlastungsbeweis nie zu führen. Aus demselben Grund kann der Transportunternehmer auch nicht dartun, daß ihm eine bestimmte unimodale Haftungsvorschrift zugute kommt, die die Haftung der Art oder der Höhe nach beschränkt; denn der Transportunternehmer muß auch die Voraussetzungen der Haftungsbeschränkungsnormen beweisen. Um den Beweis führen zu können, muß er wissen, wo sich der Schaden ereignet hat. Die Konsequenz ist, daß der Transportunternehmer immer nach dem dem Geschädigten günstigsten Teilfrachtrecht haftet^{<13>}. Die Beweisverteilungsnormen, nicht das Frachtrecht, entscheiden also letztlich, welches Teilfrachtrecht zum Tragen kommt.

2. Gemischter Vertrag

Nach anderer Auffassung handelt es sich beim Vertrag über multimodale Transportleistungen um einen typengemischten Vertrag *sui generis*^{<14>}; denn das Leistungsinteresse des Absenders sei darauf gerichtet, daß er alle Teiltransportleistungen als Einheit erhalte. Der multimodal arbeitende Transportunternehmer verspreche nicht die Beförderung mit verschiedenen Transportmitteln. Vielmehr übernehme er die Durchführung des Gesamttransportes in dem Sinne, daß er verspreche, die Güter zum Zielort zu transportieren und dort auszuliefern. Diese Beförderungspflicht sei unteilbar. Der Einsatz der jeweiligen Transportmittel und die einzelnen Transportabschnitte treten deshalb aus der Sicht des Absenders in den Hintergrund.

Aus der Qualifikation des multimodalen Transportvertrages als typengemischten Vertrag, nach manchen sogar als eigenen Vertragstyp, wird zum Teil abgeleitet, daß nicht irgendein dem Geschädigten besonders günstiges oder auch besonders ungünstiges unimodales Frachtrecht anwendbar sein könne, obwohl nur ein verschwindender Teil der Gesamtstrecke mit einem Transportmittel bewältigt worden sei, das dem nach Beweislastregel für maßgeblich erklärten unimodalen Frachtrecht unterworfen sei. Es wird vielmehr für eine Gesamtbetrachtung plädiert^{<15>}, wonach dasjenige unimodale Frachtrecht eingreifen solle, das den Transport präge, weil z. B. die größte Strecke mit einem diesem Sonderfrachtrecht unterworfenen Transportmittel zurückgelegt worden ist. Es wird auch eine von den Sonderfrachtrechten gänzlich unabhängige Einheitshaftung^{<16>} diskutiert. Ebenroth/Fischer/Sorek^{<17>} haben vorgeschlagen, die Haftung bis

zu einer Höchstgrenze zu gewähren, die sich an den Anteilen des jeweils mit einem Transportmittel zurückgelegten Streckenabschnitts orientiere. Danach soll der Gesamtschaden entsprechend der mit den jeweiligen Transportmitteln zurückgelegten Wegstrecken gequotelt werden und nach den Haftungsprinzipien der dann anwendbaren unimodalen Sonderfrachtrechte abgerechnet werden. III. Stellungnahme

1. Rechtsgrundsätze des gemischten Vertrages

Auszugehen ist von der Tatsache, daß es sich beim multimodalen Verkehr um einen einheitlichen Vertrag handelt. Zwar wäre es theoretisch denkbar, daß der Transportunternehmer über jede Teilstrecke einen Transportvertrag mit dem Absender schließt, in dem er zum Teil selbst als Empfänger fungiert, und daß die Summe dieser Verträge als multimodaler Vertrag zu qualifizieren ist. Dagegen spricht aber, daß der Absender einen und nur einen Transporterfolg erwartet, nämlich die Ablieferung am Zielort¹⁸. Dagegen spricht ferner, daß die Ansprüche des Absenders einheitlich verjähren müssen und daß die Reklamationsobliegenheiten des Empfängers bzw. Absenders einheitlich erst bei Ankunft des Guts am Zielort entstehen sollen. Auch ist es nicht denkbar, daß sich die Weisungsrechte des Absenders an dem Sonderfrachtrecht des Transportmittels orientieren, das im Moment des Zugangs der Weisung gerade im Einsatz ist, obwohl der Absender nicht wissen kann, mit welcher Art von Fahrzeug im Zeitpunkt seiner Weisung transportiert wird. Alles deutet mithin in die Richtung auf einen einheitlichen, typengemischten Vertrag.

Die Rechtsfolgen typengemischter Verträge sind gesetzlich nicht näher geregelt. Das gilt, wenn man von vereinzelt Sonderregeln wie Art. 2 cMR absieht, auch für den multimodalen Transportvertrag. Es ist daher auf die allgemeinen Rechtsgrundsätze über die Behandlung typengemischter Verträge zurückzugreifen¹⁹. Wie diese Grundsätze im einzelnen zu lauten haben, ist bislang noch nicht gesichert. Es haben sich noch keine festen Kriterien dafür herausgebildet, wann und in welchem Umfang die Normen des einen oder anderen gesetzlich normierten Vertragstyps anzuwenden sind. Immerhin läßt sich die Aussage machen, daß von Fall zu Fall wertend zu prüfen ist, wie weit die Anwendung der Normen des einen oder des anderen gesetzlich geregelten Vertragstyps oder deren Nichtanwendung dem Sinn des gemischten Vertrages, den Zwecken und den begründeten Erwartungen der Parteien gerecht wird²⁰. Dabei wird man wegen des Gebotes der kongruenten Bewertung²¹, d. h. zur Vermeidung von Wertungswidersprüchen, die Vorschriften eines gesetzlichen Vertragstyps in der Tendenz um so eher für die Lösung eines konkreten Regelungsproblems des gemischten Vertrages heranziehen müssen, je mehr der gemischte Vertrag oder das Regelungsproblem diesem Vertragstyp zuneigt²² und je weniger sich aus Zweck und Sinnzusammenhang der vertraglichen Regelung Anhaltspunkte für eine Klärung der konkreten Streitfrage entnehmen lassen²³. Unter Umständen muß im Weg der Rechtsanalogie aus den verschiedenen Vorschriften eine "mittlere Lösung" abgeleitet werden²⁴.

2. Die Gesamtbetrachtung

Die Gesamtbetrachtung knüpft an die Regel an, daß auf gemischte Verträge das Recht desjenigen Vertragstyps anzuwenden ist, der den rechtlichen oder wirtschaftlichen Schwerpunkt bildet²⁵. Gegen eine Gesamtbetrachtung im Bereich des multimodalen Transports spricht zunächst, daß ein Rückgriff auf unimodales Frachtrecht ohnehin nur in den Fällen des bekannten Schadensorts²⁶ überzeugt, weil dort eine Anwendung des unimodalen Frachtrechts die Kongruenz der Haftung des multimodalen Frachtführers mit der Haftung des unimodalen Frachtführers sicherstellt²⁷. Es erscheint als einleuchtend, daß der Absender bei bekanntem Schadensort vom multimodal tätigen Frachtführer keinen höheren Ersatz verlangen können soll, als vom schädigenden unimodal arbeitenden Frachtführer, wenn er mit diesem unmittelbar kontrahiert hätte²⁸. In den Fällen des unbekanntem Schadensorts braucht man sich dagegen nicht darum zu kümmern, ob die Haftung des

multimodal arbeitenden Frachtführers und die des den Transport tatsächlich ausführenden Frachtführers übereinstimmt; denn der Unterfrachtführer, dem die Schädigung auf seiner Transportstrecke nicht nachgewiesen werden kann, haftet faktisch überhaupt nicht²⁹. Man kann sich daher theoretisch weitgehend vom unimodalen Frachtrecht lösen. In diese Richtung weisen vielfach auch die Wertungen der unimodalen Frachtrechte. Soweit nämlich etwa der Umfang der Haftung in Hinblick auf die vom Gesetzgeber unterstellte typische finanzielle Leistungskraft der Unternehmer eines bestimmten Transportmittels ausgeformt worden ist³⁰, kann diese Leistungsfähigkeit beim typischen multimodal arbeitenden Unternehmer vergleichsweise höher oder auch niedriger sein. Gleiches gilt etwa, wie bei der KVO, dort, wo die Haftungsregelung auf die Konkurrenz zwischen zwei unimodalen Verkehrsträgern zugeschnitten ist und Konkurrenzvorsprünge vermeiden soll³¹. Für den multimodal tätigen Transportunternehmer, der einen Transport mit noch nicht näher fixierten Beförderungsmitteln zusagt, spielt bei unbekanntem Schadensort die Konkurrenz zwischen Bahn und Kfz keine Rolle, da er ohnehin keinen Rückgriff nehmen kann. Er steht nur in Konkurrenz zu anderen multimodal arbeitenden Transportunternehmern. Ähnliches gilt, wenn man die Haftungshöchstgrenzen unter die Lupe nimmt. Soweit die in den unimodalen Frachtrechten normierten Haftungssummen nicht bloß das Ergebnis rational nicht nachvollziehbaren politischen Aushandelns sind³², sondern z. B. auf der Erwägung beruhen, daß die Haftungshöchstsumme dem durchschnittlichen Ladungswert des jeweiligen Transportmittels entsprechen soll³³, lassen sich diese Erwägungen nicht ohne weiteres auf den multimodalen Verkehr übertragen. Der multimodal arbeitende Beförderer muß nämlich mit ganz anderen durchschnittlichen Ladungswerten rechnen als etwa ein Binnenschiffer oder die Eisenbahn³⁴. Wenn man danach fragt, welche Wertungen des unimodalen Frachtrechts voll auf den multimodalen Transport durchschlagen sollten, so kommen nur Wertungen in Betracht, die auf die spezifische Gefährlichkeit bestimmter Verkehrsmittel bezogen sind. Die spezifische Gefährlichkeit des Transportes hat indessen die unimodalen Frachtrechte wenig geprägt³⁵. Nur das Luftfrachtrecht ist vor dem Hintergrund der damaligen besonderen Gefährlichkeit dieser Transportart geschaffen worden³⁶. Insgesamt zwingt deshalb das Gebot, Wertungswidersprüche zu unimodalen Frachtrechten zu vermeiden, bei Schäden mit unbekanntem Schadensort in keiner Weise dazu, die Haftung des multimodal arbeitenden Beförderers immer an den Normen des unimodalen Frachtrechts zu orientieren³⁷.

Diejenigen, die einen Rückgriff auf die Haftungsregeln des den Schwerpunkt bildenden unimodalen Frachtrechts für sinnvoll halten, werden überdies mit der Schwierigkeit konfrontiert, den maßgeblichen Schwerpunkt zu bestimmen. Denkbar ist es, an die Länge der Strecke anzuknüpfen, die mit den verschiedenen Transportmitteln zurückgelegt worden ist und den Schwerpunkt bei dem längsten Streckenabschnitt anzusiedeln³⁸. Dieser Ansatz hilft nicht weiter, wenn alle Streckenabschnitte in etwa gleich lang sind³⁹. Außerdem vermag es nicht zu überzeugen, daß allein die Länge der Strecke für Haftungsfragen maßgeblich sein soll⁴⁰. Vielmehr sollte die Wahrscheinlichkeit des Schadens beim Transport mit einem bestimmten Transportmittel entscheidend sein. Diese Wahrscheinlichkeit hängt nicht nur von der Länge der Strecke, sondern vor allem auch von der Art der Strecke und der Gefährlichkeit des Transportmittels ab⁴¹. So wird man etwa bei einem Transport über 5000 km per Flugzeug und 5000 km per Lkw normaler, weise sagen können, daß der Schaden mit größerer Wahrscheinlichkeit auf der Straße entstanden ist. Wenn man im Weg der Gesamtbetrachtung dasjenige Frachtrecht desjenigen Transportmittels zur Bemessung von Ersatzansprüchen bei unbekanntem Schadensort heranzieht, bei dessen Einsatz der Schaden mit der relativ größten Wahrscheinlichkeit entstanden ist, so wird man sofort mit weiteren Schwierigkeiten konfrontiert. Soll es nämlich auf die durchschnittliche Wahrscheinlichkeit eines Schadens mit einem bestimmten Transportmittel pro km

oder auf die Wahrscheinlichkeit eines Schadens auf einer bestimmten Strecke oder auf die Wahrscheinlichkeit des Schadens im Einzelfall ankommen? Für die beiden letzteren Formen der Wahrscheinlichkeit werden in aller Regel die notwendigen statistischen Daten fehlen. Die durchschnittliche Schadenswahrscheinlichkeit aller Transporte ist zu wenig aussagekräftig, wenn es darum geht zu entscheiden, wo z. B. der Schwerpunkt bei einem Transport von Deutschland nach Moskau per Lkw, von Moskau nach Wladiwostock per Eisenbahn und von dort nach Djakarta mit einmaligem Umladen per Schiff liegt; denn ein Eisenbahntransport mit der transsibirischen Eisenbahn dürfte kaum mit einem Bahntransport in Deutschland vergleichbar sein. Selbst wenn es gelänge, die einzelnen Transportabschnitte nach der Wahrscheinlichkeit, daß der Schaden auf einem bestimmten Streckenabschnitt entstanden ist, zu gewichten, erscheint es wenig einleuchtend, das Recht eines einzigen Streckenabschnitts in vollem Umfang für maßgeblich zu erklären, auf dem der Schaden mit einer geringfügig höheren Wahrscheinlichkeit eingetreten ist. Dazu kommt, daß der Gesamtbetrachtungsansatz zu Manipulationen einlädt, wenn man nicht auf die Schadenswahrscheinlichkeit im Einzelfall abhebt. Da der multimodal arbeitende Beförderer bemüht sein wird, seine Kosten und damit sein Haftungsrisiko zu senken, entsteht bei der Gesamtbetrachtungsmethode für ihn der Anreiz, das Transportmittel mit dem höchsten Haftungsrahmen nach Möglichkeit nicht überwiegend einzusetzen, auch wenn dies im Sinn einer effizienten Transportausführung liegt. Die Ausgestaltung der Haftung auf der Grundlage der Gesamtbetrachtungsmethode würde also gerade nicht dazu beitragen, das Schadensrisiko auf ein optimales Minimum zu senken, sondern eher dazu beitragen, im Einzelfall gefährlichere Transportmittel verstärkt einzusetzen, wenn nur der Haftungsrahmen dieser Transportmittel relativ niedrig ist.

3. Beweislast Methode

Der BGH⁴² scheint in seiner Entscheidung vom 24. 6. 1987 auf der Basis der Kombinationstheorie zu argumentieren. Danach sind grundsätzlich nebeneinander sämtliche unimodalen Frachtrechte derjenigen Transportmittel heranzuziehen, mit denen das Gut transportiert wurde. Die Auswahl des maßgeblichen Frachtrechts wird, da wegen des unbekanntes Schadensortes der Zusammenhang zwischen dem Transportmittel und dem Schaden unklar ist, nach Art des Eies des Kolumbus mit Hilfe der Beweislast gelöst⁴³. Der BGH kann es von seinem Ansatz aus dahinstehen lassen, welches unimodale Frachtrecht das sachgerechtere Haftungsregime abgeben würde; denn es ist Sache des Schädigers zu beweisen, daß ihm bestimmte Haftungsausschluß- und -begrenzungsnormen zugute kommen. Im Ergebnis haftet daher der multimodal tätige Beförderer immer nach dem dem Geschädigten, günstigsten Recht. Der BGH⁴⁴ rechtfertigt diesen Ansatz mit der Erwägung, daß der Beförderer den Transport des Gutes im Rahmen einer Gesamtbeförderung übernommen habe und daß der Schaden im Organisations- und Pflichtenbereich des Frachtführers eingetreten sei. Der Frachtführer stehe deshalb dem Beweis näher als der Geschädigte. Dagegen kann man nicht, wie Ebenroth/Fischer/Sorek⁴⁵ dies tun, einwenden, daß der Beförderer dem Schadensbeweis beim unbekanntes Schadensort nicht näher stehen könne, weil überhaupt kein Beweis für das schädigende Verhalten eines Frachtführers vorhanden sei. Es ist nämlich dem multimodal arbeitenden Beförderer durchaus möglich, sich zu überlegen, unter welchen Umständen die Sicherung von Beweisen nach Abschluß unimodaler Transportphasen rentabel ist und was unternommen werden kann, um die Kosten der Beweissicherung zu ermäßigen. Insoweit ist der multimodal tätige Frachtführer sicherlich "näher dran". Gegen den Ansatz des BGH spricht vielmehr, daß er zu Ende gedacht zu einer Art Rosinen-Pickerei führt. Da von unimodalem Frachtrecht zu Frachtrecht nicht nur die Haftungshöchstsummen divergieren, sondern auch die Vorschriften über die Verjährung, über die Reklamationen sowie über

die Haftungsausschlußgründe, wäre es denkbar, daß der Geschädigte, dessen Ansprüche z. B. nach dem unter dem Aspekt der Haftungshöchstsumme für ihn günstigsten Recht verjährt sind, der Verjährungseinrede entgegensetzt, der Eintritt des Schadens auf dieser Strecke sei nicht bewiesen. Wenn man diese Rosinen-Pickerei hinnimmt, so hat man mit dem Problem zu kämpfen, daß die Haftungsausschluß- und -beschränkungsnormen eines unimodalen Frachtrechts jedenfalls innerlich zusammengehören können. So kann ein unimodaler Beförderer deswegen mit hohen Haftungssummen konfrontiert sein, weil Ansprüche gegen ihn leicht mangels rechtzeitiger Reklamation verlorengehen können. Vom Ansatz des BGH<46> aus, der etwa einem gemischten Straßen-See-Transport bei unbekanntem Schadensort die straßentransportrechtlichen Regeln zugrunde legt, ist es völlig unklar, warum es für die Frage der Reklamation nicht auf die Beendigung der Straßentransportphase vor der Umladung auf das Seeschiff ankommen soll, obwohl die Straßentransporthaftungsregeln darauf zugeschnitten sind, daß die Reklamation im Anschluß an diesen Transportabschnitt erfolgt. Es zeigt sich mithin, daß sich unimodales Frachtrecht eben nicht einfach in der Weise auf den multimodalen Beförderungsvertrag übertragen läßt, daß im Hinblick auf den Ersatz von Schäden mit unbekanntem Schadensort das dem Geschädigten günstigste unimodale Frachtrecht anzuwenden ist; denn dieses Frachtrecht muß an die Gegebenheiten des multimodalen Verkehrs angepaßt werden. Schließlich trifft auch den vom BGH<47> gewählten Lösungsansatz der Einwand, daß er einen Anreiz schafft, entgegen den Interessen des Auftraggebers Transportarten mit möglichst niedrigen Haftungsrisiken zu wählen. Bei einem Transport von Deutschland nach Belfast wird daher ein multimodal arbeitender Beförderer nach Möglichkeit innerdeutsche Ferntransporte vermeiden, auch wenn dadurch der Transport verzögert oder verteuert wird.

4. Quotelung der Haftung

Das von Ebenroth/Fischer/Sorek<48> in die Diskussion gebrachte Modell einer Haftung nach den verschiedenen unimodalen Frachtrechten entsprechend den Anteilen des jeweils mit einem Transportmittel zurückgelegten Streckenabschnitts zieht nicht so stark die Befürchtung auf sich, daß die Transporte ineffizient abgewickelt werden könnten, nur weil man einer besonders scharfen Haftung aus dem Weg gehen will. Ganz zu überzeugen vermag jedoch auch dieser Lösungsvorschlag nicht.

Zum einen ist zu beanstanden, daß die verschiedenen unimodalen Haftungsregeln im Verhältnis der Länge der Streckenabschnitte herangezogen werden sollen. Das Risiko eines Schadens korreliert aber, wie oben dargelegt wurde, nicht zwangsläufig mit der Länge der Beförderungsstrecke. Wenn also ein Gut mit einem sehr sicheren, möglicherweise aber auch gerade deshalb einer besonders scharfen Haftung unterworfenen Transportmittel befördert wird, so wird die Haftung entgegen den realen Risiken um so mehr nach oben verzerrt, je länger diese Strecke im Verhältnis zu anderen Streckenabschnitten ist. Dazu kommt, daß auch das von Ebenroth/ Fischer/Sorek entworfene Modell nicht das Problem löst, daß die Haftungsregeln einerseits eine Einheit darstellen, daß man andererseits jedoch nicht nach Beendigung eines jeden Streckenabschnitts neben den Regeln über die Höchsthaftungssummen die Vorschriften über die Reklamation und Verjährung anwenden kann.

5. Zwischenergebnis

Insgesamt scheint die Anknüpfung an das unimodale Frachtrecht nicht in der Lage zu sein, eine allseits befriedigende Lösung des Problems von Schäden mit unbekanntem Schadensort zu liefern. In dieser Situation sollte man sich daran erinnern, daß es bei der Bewältigung von Fragen gemischter Verträge nicht zwingend geboten ist, immer auf das Recht eines der Vertragstypen zurückzugreifen, dessen Elemente sich im gemischten Vertrag niedergeschlagen haben. Vielmehr kann im Weg der ergänzenden Vertragsauslegung abweichend von den Normen der berührten Vertragstypen eine Regelung getroffen werden, die dem Sinn des Vertrages, den Zwecken und den begründeten

Erwartungen der Parteien gerecht wird⁴⁹. Diesen Weg hat letztlich auch der BGH⁵⁰ in seiner Entscheidung vom 24. 6. 1987 eingeschlagen. Nachdem er festgestellt hatte, daß die einzelnen Streckenabschnitte der CMR und dem deutschen Seefrachtrecht unterfallen, griff der BGH zunächst auf den gemeinsamen kleinsten Nenner der Haftungsbegründungsnormen aller unimodalen Frachtrechte, die Verschuldenshaftung mit Beweislastumkehr, zurück, um daraus und aus den allgemeinen Regeln des Beweisrechts die Beweislastverteilung abzuleiten. Obwohl der BGH dann zu einer CMR Haftung gelangte, prüfte er die Gültigkeit der ADSp-Beweislastklausel nicht anhand des zwingenden Art. 18 CMR, sondern unterwarf die Klausel nur einer Angemessenheitskontrolle anhand des § 9 AGBG. Auch der BGH zog mithin letztlich frachtrechtsübergreifende Regeln heran, um die Frage des unbekanntes Schadensortes zu lösen. In diesem Ansatz ist dem BGH zu folgen. Man sollte den Ansatz nur nicht auf die Beweisfrage begrenzen, sondern auf die Fragen des Haftungsumfanges, der Verjährung und Reklamationen erstrecken.

IV. Eigener Lösungsansatz

1. Haftungsmaßstab

Ausgangspunkt der Überlegungen ist, daß es sich beim multimodalen Transportvertrag nach deutschen Rechtsvorstellungen⁵¹ um einen gemischten Vertrag handelt, bei dem Haftungsfragen primär aus dem Sinn- und Zweckzusammenhang des Vertrages heraus zu lösen sind und sekundär von Fall zu Fall wertend zu prüfen ist, wie weit die Anwendung der Normen der gesetzlich geregelten Vertragstypen dem Sinn des Vertrages gerecht wird⁵². Von daher wird man im Fall des unbekanntes Schadensortes auf einen multimodalen Beförderungsvertrag eine verschuldensunabhängige Haftung anzuwenden haben, falls nach den unimodalen Frachtrechten aller⁵³ Teilstrecken eine verschuldensunabhängige Haftung gilt. Dort, wo nach dem Recht auch nur einer Teilstrecke eine verschuldensabhängige Haftung eingreift, sollte dagegen der multimodal tätige Beförderer nur verschuldensabhängig haften müssen; denn die allgemeine frachtrechtliche Entwicklung weist nicht in die Richtung auf eine verschuldensunabhängige Einstandspflicht. Den multimodal arbeitenden Transportunternehmern ist ganz allgemein an einer möglichst geringen Haftung gelegen, während den Ausgleichs- und Schadensverhütungsinteressen der Auftraggeber ausreichend durch eine verschuldensabhängige Haftung mit Beweislastumkehr Rechnung getragen wird.

2. Haftungshöchstsummen

In Hinblick auf die bei den verschiedenen unimodalen Frachtrechten stark divergierenden Haftungshöchstgrenzen kann man nicht einfach auf die dem Auftraggeber ungünstigsten Regeln zurückgreifen. Dem Auftraggeber liegt vielmehr, jedenfalls, wenn man die Transportversicherung ausblendet, an einem möglichst vollen Ausgleich seiner Schäden. In seinem Interesse liegt es auch, daß sich der Schädiger, der nicht all das zur Schadensabwehr sinnvollerweise Gebotene tut, der Gefahr einer vollen Schadenshaftung ausgesetzt sieht. Auf diese Weise kann nämlich der potentiell Geschädigte einen Anreiz zur Schadensverhütung schaffen. Nun kann eine Haftung, wenn sie potentielle Schädiger mit unkalkulierbaren Risiken konfrontiert, leicht dazu führen, daß die potentiellen Schädiger, die typischerweise risikoscheu sind, übermäßige Vorsicht an den Tag legen oder ihre Tätigkeit allzusehr einschränken⁵⁴. Aus diesem Grunde ist es sachgerecht, die Haftung des Frachtführers auf das kalkulierbare Maß zu beschränken. In Anlehnung an alle unimodalen Frachtrechte folgt daraus, daß bei Sachschäden Ansprüche auf den Ersatz von entgangenem Gewinn und sonstigen Folgeschäden grundsätzlich abzuschneiden sind⁵⁵. Der multimodal tätige Frachtführer haftet somit nur auf den Ersatz des Wertverlustes. Da der Transportunternehmer als Nicht-Warenfachmann den Wert der einzelnen Güter ohne besondere Angaben typischerweise nicht kennen wird, hat man dem Transportunternehmer zu erlauben, die Haftung auf den vorhersehbaren

"Wert" zu begrenzen. Dieser Wert läßt sich mit dem durchschnittlichen Ladungswert des Transportaufkommens der multimodal tätigen Transportunternehmer beziffern. So hatte man, wie Basedow⁵⁶ herausgearbeitet hat, sowohl Anfang der zwanziger Jahre die seerechtlichen als auch die eisenbahn- und luftrechtlichen Haftungsbeschränkungsnormen an dem Leitgedanken orientiert, daß die Haftungshöchstbeträge dem durchschnittlichen Ladungswert eines jeden Transportmittels nahekommen sollen. Allerdings ist später dieser Leitgedanke bei den verschiedenen unimodalen Frachtrechten einer orientierungslosen Festsetzung gewichen⁵⁷. Dies stellt jedoch keinen Anlaß dar, bei der ergänzenden Auslegung des multimodalen Frachtvertrages ähnlich zu verfahren.

Um zu verhindern, daß anhand des Maßstabes des durchschnittlichen Ladungswertes Ersatzleistungen erbracht werden müssen, die über der Haftungshöchstsumme des schärfsten im konkreten Fall in Betracht kommenden unimodalen Teilfrachtrechts liegen, ist die dem Geschädigten günstigste unimodale Haftungshöchstsumme als Kappungsgrenze zu berücksichtigen. Auf diese Weise wird sichergestellt, daß der Geschädigte im Fall eines Schadens mit unbekanntem Schadensort nicht einen höheren Schadensersatz beanspruchen kann als in einem Fall, in dem der Schadensort bekannt ist; denn in dieser Fallvariante kann der Geschädigte Ersatz nur in analoger Anwendung des am Schadensort einschlägigen Teilfrachtrechts erwarten. In Fällen des bekannten Schadensortes ist nämlich ein Rückgriff auf das unimodale Teilfrachtrecht unumgänglich, um einen vollen Regreßanspruch des multimodalen Transportunternehmers gegen seinen Unterfrachtführer etc. sicherzustellen. Die Orientierung am durchschnittlichen Ladungswert wirft die Frage auf, wie hoch dieser Wert ist. Die Höhe läßt sich wohl mit Hilfe von Sachverständigengutachten, gestützt auf die Erfahrungen der Transportversicherer, ermitteln. Letztlich sind aber genaue Zahlen nicht notwendig. Die Haftungshöchstsummen werden nämlich in aller Regel von den multimodal arbeitenden Beförderern in ihren AGB, z. B. im FBL, festgelegt. Aufgabe der Gerichte ist es daher praktisch nur, die von den Beförderern genannten Beträge auf ihre Angemessenheit hin zu kontrollieren.

Die Beschränkung auf eine AGB Kontrolle gem. § 9

AGBG ist hier möglich, weil die im Weg der ergänzenden Vertragsauslegung gefundenen Haftungshöchstsummen

nicht zwingender Natur sind. Dies gilt auch dann, wenn auf den einzelnen Transportabschnitten im Verhältnis zu den unimodalen Frachtführern durchwegs zwingendes Recht herrschte; denn der multimodale Frachtvertrag ist im Verhältnis zu den unimodalen Frachtverträgen ein Aliud und die Ratio legis, die zur Unabdingbarkeit der unimodalen Frachtrechte geführt hat, läßt sich nicht voll auf multimodal tätige Beförderer übertragen⁵⁸. Weder das Ziel, vor Konkurrenz zu schützen⁵⁹, noch das Ziel, vor Marktmacht zu schützen, das bei der CMR⁶⁰ oder der Bahn⁶¹ eine Rolle spielt, noch die Sorge, daß die Abdingbarkeit die Rechtseinheit, die man mit Hilfe von Einheitsrecht herbeiführen wollte⁶², zerstören könnte, spielen beim Ersatz von Schäden im multimodalen Verkehr mit unbekanntem Schadensort eine Rolle⁶³.

Legt man die Sonde des § 9 AGBG an, so erscheinen allenfalls solche Haftungshöchstsummen als unangemessen, die sich ganz wesentlich von den durchschnittlichen Ladungswerten im multimodalen Verkehr entfernen. Da in der Regel im multimodalen Verkehr Transportversicherungen abgeschlossen werden, kann der Haftungsumfang noch weiter herabgeschraubt werden, sofern dadurch die Anreize⁶⁴ zur Schadensverhütung nicht übermäßig gesenkt werden⁶⁵. Vertritt man - was bislang aber nicht bewiesen ist - die Auffassung, daß eine hohe Haftung neben einer Transportversicherung zu Haftpflichtversicherungskosten führt, die die Vorteile eines intensivierten Schadensverhütungsanreizes durch erhöhte Haftung ganz oder weitgehend aufzehren⁶⁶, so

genügt es, daß dem Beförderer in den Fällen eines unbekanntem Schadensortes mit Hilfe der Haftung lediglich eine Art Denkkzettel auferlegt wird. Man sollte aber auch dann nicht einen allzu milden "Denkkzettel" als noch angemessen i. S. des § 9 AGBG qualifizieren⁶⁷; denn der multimodal arbeitende Beförderer ist auch Schäden mit unbekanntem Schadensort keineswegs hilflos ausgesetzt. Vielmehr kann er durch eine Organisation der Beweissicherung, insbesondere aber durch Verbesserung der Organisation der Transportwege, Transportmittel und Subunternehmer, die Quote der Schäden mit unbekanntem Schadensort beeinflussen. Es muß ein ausreichender Anreiz verbleiben, diese Schadensquote optimal zu minimieren.

3. Reklamation

In Hinblick auf Reklamationen des Empfängers erscheint es sachgerecht, auf das unimodale Frachtrecht des letzten Transportabschnitts abzuheben. Der Empfänger, der vielfach nur wissen wird, mit welchem Transportmittel das Gut zuletzt befördert wurde, muß nämlich wissen können, wie er sich zu verhalten hat, damit ihm keine Rechte aus dem Vertrag verlorengehen. Auch diese Regeln gelten nur, wenn sie nicht wirksam⁶⁸ abbedungen worden sind.

4. Verjährung

Die meiste Rechtssicherheit verspricht hier ein Rückgriff auf das Werkvertragsrecht. Die dort geregelten Verjährungsfristen sind aber, wie ein Vergleich mit den unimodalen Frachtrechten zeigt, nicht auf die besonderen Verhältnisse des Transports zugeschnitten. Da keine der in den verschiedenen unimodalen Frachtrechten normierten Verjährungsbestimmungen als die einzig sachgerechte erscheint und eine angemessene Verjährungsregel auch nicht aus dem Wesen des multimodalen Beförderungsvertrages abgeleitet werden kann, bleiben nur zwei Lösungswege. Entweder leitet man aus den verschiedenen Frachtrechten eine mittlere Lösung ab oder man setzt das Instrument der Gesamtbetrachtung ein. Daß das Instrument der Gesamtbetrachtung untauglich ist, wurde bereits gezeigt. Hier ist außerdem zu berücksichtigen, daß die Ersatzberechtigten nicht immer im einzelnen über die Transportabläufe informiert sein werden und daher Schwierigkeiten haben werden, den Schwerpunkt des Transports zu ermitteln. Dies gilt vor allem, wenn man auch den Empfänger für aktivlegitimiert hält. Es bleibt daher nur der Weg, eine "mittlere Lösung" sowohl in Hinblick auf die Verjährungsfristen als auch in Hinblick auf die Verjährungsvoraussetzungen und Hemmungstatbestände zu entwickeln. Die Aufgabe wird dadurch erleichtert, daß diese "mittlere Lösung" praktisch nur als Kontrollmaßstab im Rahmen der AGB-Kontrolle benötigt wird, so daß es letztlich lediglich darauf ankommt, ob sich die Verjährung nach AGB in dem Rahmen hält, den die unimodalen Transportrechte abstecken.

VI. Zusammenfassung

- Der multimodale Transportvertrag ist aus der Sicht des deutschen Rechts ein gemischter Vertrag. Die Fragen des unbekanntem Schadensortes sind entgegen der Ansicht des BGH nicht primär nach Beweislastregeln, sondern nach den Grundsätzen über die Behandlung gemischter Verträge zu lösen.
- Die Haftung kann bei unbestimmtem Schadensort nicht anteilig nach dem Recht der im Einzelfall zurückgelegten Streckenabschnitte festgesetzt werden.
- Vielmehr sollte der multimodal arbeitende Transportunternehmer bei unbekanntem Schadensort nach allgemeinen transportrechtlichen Grundsätzen dispositiv auf Wertersatz bis maximal zur Grenze des durchschnittlichen Ladungswertes im multimodalen Verkehr pro kg

Gewicht des Gutes haften. Liegt die dem Geschädigten günstigste Haftungshöchstsumme eines im Einzelfall einschlägigen Teilfrachtrechts unter diesem Wert, so gilt diese Haftungshöchstsumme. Eine Ausnahme ist im Fall grob fahrlässiger Schädigung anzuerkennen.

4. Weil diese Haftungsobergrenzen nur dispositiver Natur sind, wird die Haftung in der Regel

entscheidend davon abhängen, ob Haftungsbeschränkungen in AGB getroffen worden und diese als angemessen (§ 9 AGBG) anzusehen sind. Multimodale Transporte sind typischerweise transportversichert. Deshalb sind Haftungsbeschränkungen auf ihre Angemessenheit hin primär daraufhin zu überprüfen, daß sie den Anreiz zur Schadensverhütung nicht übermäßig eliminieren.

-Die Reklamationsobliegenheiten sind dem den letzten Transportabschnitt beherrschenden Teilfrachtrecht zu entnehmen. Für die Lösung der Frage der Verjährung ist aus den unimodalen Frachtrechten eine mittlere Lösung abzuleiten. Auch die Reklamations- und Verjährungsregeln sind abdingbar.

Fußnoten:

1 Koller, Transportrecht Kommentar zur Spedition und zum Straßentransport - 1989 Teil 3 Multimodaler Verkehr Rdz. 1 m. w. Nachw.

2 Koller aaO (Fn. 1).

3 Herber VersR 81, 993; Koller VersR 82, 1 m. Nachw.

4 Dubischar, Grundriß des gesamten Gütertransportrechts 1987 § 10 I.

5 Koller aaO (Fn. 1).

6 De la Motte in Haftung beim kombinierten Verkehr Schriftenreihe der Deutschen verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft Bd. 89 S. 93, 95; Herber TranspR 87, 452, Ganten, Die Rechtsstellung des Unternehmers des kombinierten Verkehrs (CTO) 1978 S. 13 m. Nachw.

7 Koller aaO (Fn. 1) Einl. Rdz. 1.

8 Herber TranspR 81, 37.

9 BGH VersR 87, 1212.

10 VersR 88, 757.

11 So z. B. OLG Karlsruhe OLGZ 84, 492; in diese Richtung argumentiert auch Basedow, Der Transportvertrag 1987 S. 60 f., der diese Summe der unimodalen Verträge mit einem einheitlichen multimodalen Vertrag kombiniert.

12 BGH VersR 87, 1212.

13 So auch das niederländische Recht; vgl. Claringbould in Haftung beim kombinierten Verkehr - Schriftenreihe der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft - Bd. 89 S. 116, 122.

14 Koller VersR 82, 1; Ganten aaO (Fn. 6) S. 31 f., 34; Ebenroth/ Fischer/Sorek VersR 88, 757 (759); kritisch Basedow, Der Transportvertrag 1987 S. 59 f.

15 Vgl. OLG Bremen VersR 86, 1120.

16 Kritisch Ebenroth/Fischer/Sorek VersR 88, 757 (761).

17 Ebenroth/Fischer/Sorek VersR 88, 757 (763).

18 Koller VersR 82, 1 (2); Ebenroth/Fischer/Sorek VersR 88, 757 (759).

19 Larenz, Schuldrecht Bd. II 12. Aufl. § 62 II; Medicus, Schuldrecht II 2. Aufl. § 121; Esser/Schmidt, Schuldrecht Bd. I 6. Aufl. § 12 II; Leenen, Typus und Rechtsfindung 1971 S. 177 ff.; Söllner in Münch. Komm. zum BGB 2. Aufl. § 305 Rdz. 45.

20 Larenz aaO (Fn. 19) § 62 II c.

21 Leenen aaO (Fn. 19) S. 187.

22 Larenz aaO (Fn. 19) § 62 II a, c, i; Söllner aaO (Fn. 19) § 305 Rdz. 45; Esser/Schmidt aaO (Fn. 19) S. 185.

23 Leenen aaO (Fn. 19) S. 186; Larenz aaO (Fn. 19) § 62 II a.

24 Palandt/Heinrichs, BGB 48. Aufl. § 305 Anm. 5 c cc.

25 Vgl. Palandt/Heinrichs aaO (Fn. 24) § 305 Anm. 5 c cc m. Nachw.

26 BGH VersR 87, 1212 = NJW 88, 640; Basedow aaO (Fn. 11) S. 60.

27 Vgl. Helm in Haftung beim kombinierten Verkehr - Schriftenreihe der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft Bd. 89 S. 6, 13; Ebenroth/Fischer/Sorek VersR 88, 757 (761); vgl. auch Helm in Staub, Großkomm. zum HGB §§ 412, 413 Rdz. 55; BGH VersR 87, 1212 (1213).

28 Capelle, Haftungsfragen des internationalen kombinierten Güterverkehrs in Festschrift für Felgenträger 1969 S. 261, 270. Entgegen Herber TranspR 87, 452 braucht man dabei keineswegs mit fiktiven Teiltransportverträgen zu arbeiten, da diese Lösung nach den Regeln des gemischten Vertrages ohne weiteres auch bei Annahme eines einheitlichen Vertrages vertretbar ist.

29 Eine Anlehnung an die Regeln über die Haftung des nachfolgenden Frachtführers (z. B. § 432 HGB, Art. 34 ff. CMR) ist nur zulässig, wenn die Unterfrachtführer freiwillig erhöhte Risiken übernehmen, wie dies beim Modell des § 432 HGB der Fall ist.

30 Z. B. beim Binnenschiffer; vgl. Koller VersR 88, 432 (433 ff.).

31 Vgl. Koller/Jachmann TranspR 88, 177 (179).

32 Vgl. Basedow aaO (Fn. 11) S. 415 f.

33 Vgl. Basedow aaO (Fn. 11) S. 414 f.

34 Vgl. Herber in Haftung beim kombinierten Verkehr - Schriftenreihe der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft - Bd. 89 S. 20, 30.

35 Zutreffend Helm, Einführung in das geltende Deutsche Recht über die Haftung und die Dokumente beim kombinierten Verkehr in Haftung beim kombinierten Verkehr - Schriftenreihe der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft Bd. 89 S. 6, 8; vgl. auch Koller VersR 88, 432 (433 ff.).

36 Giemulla/Lau/Mölls/Schmid, WA Loseblattsammlung Einl. Anm. 1.

37 So schon Koller VersR 82, 1 (3).

38 Vgl. BGH VersR 82, 845 = NJW 82, 1943; OLG Düsseldorf VersR 78, 1016.

39 BGH VersR 87, 1212 (1213).

40 Capelle aaO (Fn. 28) S. 271.

41 Vgl. Glöckner in Haftung beim Kombinierten Verkehr - Schriftenreihe der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft - Bd. 89 S. 85, 88.

42 BGH VersR 87, 1212.

43 So schon Scheer, Die Haftung des Beförderers im gemischten Überseeverkehr 1969 S. 71 ff.; Herber TranspR 81, 37 (38).

44 BGH VersR 87, 1212 (1214).

45 VersR 88, 757 (760).

46 BGH VersR 87, 1212 (1215).

47 VersR 87, 1212 (1215).

48 VersR 88, 757 (760).

49 S. Text oben bei Fn. 19.

50 BGH VersR 87, 1212 (1214).

51 Anders ist die Situation, wenn der multimodale Vertrag nach internationalem Privatrecht einem anderen Recht unterworfen ist.

52 S. Text oben bei Fn. 19.

53 D. h. Teilstrecken, auf denen der Schaden entstanden sein kann. Vgl. Capelle aaO (Fn. 28) S. 271.

54 Vgl. Koller, Neue Entwicklungen im Bankhaftungsrecht 1987 S. 21, 29 f.; Canaris in Festschrift für Larenz 1983 S. 27, 35 ff.; Picker AcP 183 (1983), 369 (470 ff.).

55 Das heißt nicht, daß es den Parteien des multimodalen Transportvertrages verwehrt wäre, den Ersatz von Vermögensschäden zu vereinbaren. Soweit dies im Widerspruch zu zwingendem unimodalen Transportrecht steht, ist zu beachten, daß der multimodale Transportvertrag ein Vertrag sui generis ist, für den der Grundsatz der Vertragsfreiheit gilt (s. unten bei Fn. 58).

56 Basedow aaO (Fn. 11) S. 414 ff.

57 Basedow aaO (Fn. 11) S. 415f.

58 Vgl. Koller VersR 82, 1 (3 f.). Anders ist die Situation nur dort, wo ein zwingend geregelter unimodaler Transportabschnitt der Beförderung das Gepräge gibt. Dort sollte man dieses unimodale Recht zwingend anwenden, um Versuche zu entmutigen, den Fesseln des zwingenden Rechts durch geringfügig multimodal ausgestaltete Verträge zu entkommen.

59 S. Text bei Fn. 31.

60 Loewe ETR 76, 503 (593).

61 Hahn/Mugdan, Die gesamten Materialien zu den Reichsjustizgesetzen Bd. 6 Materialien zum HGB 1897 S. 403 f.

62 Kropholler, Internationales Einheitsrecht 1975 S. 292 ff.

63 Dies beachtet meines Erachtens nicht hinreichend Basedow aaO (Fn. 11) S. 60.

64 Vgl. dazu den Diskussionsbeitrag von Christian in Haftung beim kombinierten Verkehr - Schriftenreihe der deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft - Bd. 89 S. 164, der das in der Transportwirtschaft wenig entwickelte Interesse an einer Förderung effizienter, billiger und schadensarmer Transportabläufe deutlich macht.

65 Vgl. Koller TranspR 86, 357 (363 ff.) zum SVS/RVS; Basedow aaO (Fn. 11) S. 484ff.

66 Glöckner aaO (Fn. 41) S. 91; de la Motte aaO (Fn. 6) S. 99; kritisch Koller aaO (Fn. 65). Hier sollte man auf Anreize im Wettbewerb setzen.

67 Herber TranspR 87, 452 (453) bejaht einen Verstoß gegen § 9 AGBG zumindest dann, wenn die in den AGB festgesetzten Entschädigungsbeträge den niedrigsten Haftungshöchstbetrag der im konkreten Fall in Betracht kommenden Teilfrachtrechte unterschreiten. Diese Ansicht berücksichtigt nicht, daß im Rahmen der AGB-Kontrolle die Existenz von Transportversicherungen, aber auch die

Tatsache, daß der Haftende beim unbekanntem Schadensort faktisch keinen Regreß nehmen kann, eine wesentliche Rolle spielt.

68 Im Rahmen der AGB-Kontrolle ist zu berücksichtigen, daß der Empfänger den Vertrag nicht kennt und nur mit den normalen Reklamationsregeln rechnet.