

Die zivilrechtliche Haftung bei Gefahrguttransporten zu Lande im geltenden und zukünftigen Recht

Ingo Koller

Übersicht

- I. Problem
- II. Haftung im Verhältnis Auftraggeber – Transportunternehmen
- III. Haftung im Verhältnis zu Dritten
 - 1. Deliktische Haftung
 - 2. Gefährdungshaftung
- IV. Bewertung der Rechtslage *de lege lata*
- V. Die Fortbildung des Gefahrgutrechts *de lege ferenda*
 - 1. Stand der Gesetzgebung
 - 2. Grundstrukturen der CRTD
 - 3. Bewertung

I. Problem

§ 2 I des Gesetzes über die Beförderung gefährlicher Güter (GGBefG)¹ bezeichnet als gefährliche Güter Stoffe und Gegenstände, von denen auf Grund ihrer Natur, ihrer Eigenschaften oder ihres Zustandes im Zusammenhang mit der Beförderung Gefahren für die öffentliche Sicherheit oder Ordnung, insbesondere für die Allgemeinheit, für wichtige Gemeingüter, für Leben und Gesundheit von Menschen sowie für Tiere und andere Sachen ausgehen können. Der geschätzte Anteil des Transports derartiger Güter am gesamten Beförderungsaufkommen lag 1990 bei 14 % im Eisenbahnverkehr, bei 9,1 % im Straßengüterfernverkehr; für den Straßengüternahverkehr fehlen ausreichende Daten². *De lege lata* wird für Schäden, die beim Transport derartiger Güter entstehen, zum Teil verschuldensunabhängig, zum Teil nur bei Verschulden, gegenüber Dritten in der Regel sogar mit der Möglichkeit des Exculpationsbeweises für Verrichtungsgehilfen gehaftet.

1 BGBl. 1975 I 2121 zuletzt geändert BGBl. 1990 I 1221.

2 Nicodemus, Wirtschaft und Statistik 1993, 351, 356 f.

Eine abschließende verschuldensunabhängige Haftung wird im Rahmen der CRTD³ diskutiert.

Im Folgenden soll zunächst die Rechtslage *de lege lata* skizziert werden, danach soll untersucht werden, ob der Schritt zu einer umfassenden und zugleich andere Ansprüche verdrängenden, verschuldensunabhängigen Haftung zu empfehlen ist, und schließlich soll geprüft werden, ob die CRTD die aktuelle Rechtslage verbessert oder ob sie eher auf Abwege führt.

II. Haftung im Verhältnis Auftraggeber–Transportunternehmen

Sämtlichen Frachtrechten zufolge haftet der Absender ohne Rücksicht auf Verschulden für Schäden, die entstehen, weil der Absender nicht auf die Gefährlichkeit des zum Transport übergebenen Guts hingewiesen hat. Dies sagt Art. 22 CMR ausdrücklich, demzufolge auch dafür gehaftet wird, daß dem Beförderer die zu ergreifende Vorsichtsmaßnahmen nicht mitgeteilt worden sind. Die übrigen Frachtrechte knüpfen an die Pflicht des Absenders an, das Gut im Frachtbrief nach seiner Beschaffenheit⁴ zu bezeichnen, bei Bahntransporten sogar gemäß § 56 I lit. c. S. 2 EVO samt dem in der VO über die Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn vorgesehenen Begriff. Es wird mithin erwartet, daß der Frachtführer durch die genaue Kennzeichnung des Guts hinreichend aufgeklärt, ja gewarnt wird. Kommt der Absender dieser Pflicht nicht nach, so haftet⁵ er ohne Rücksicht auf Verschulden⁶. Die Reichweite der Haftung wird in den genannten Vorschriften nicht bestimmt. Im Einklang mit dem Grundsatz der Relativität vertraglicher Beziehungen werden daher nur die unmittelbaren und mittelbaren Schäden des Frachtführers ausgeglichen⁷. Soweit der Frachtführer Schäden Dritter nach den Regeln der Drittschadensliquidation ersetzt verlangen darf, kann er auch diese geltend machen⁸. Zu weit ginge es jedoch,

3 Convention on Civil Liability for Damage caused during Carriage of dangerous Goods by Road, Rail and Inland Navigation Vessels (CRTD), abgedr. TranspR 1990, 83 ff.

4 § 426 II 5 HGB.

5 Art. 18 CIM, 22 CMR, §§ 426 II HGB, 13 I KVO, 57 EVO.

6 Vgl. RGZ 108, 408; h. M.; a. A. *Goltermann*, EVO (Loseblatt, Stand Febr. 1993), § 57 EVO Anm. 1 a bb (3).

7 *Koller*, Transportrecht, Kommentar zu Spedition und Straßentransport (2. Aufl.), § 13 KVO Rz. 2.

8 *Koller* (Fn. 7), § 426 HGB Rz. 3; § 13 KVO Rz. 2; Art. 22 CMR Rz. 5; *Goltermann* (Fn. 6), § 57 EVO Anm. 1 a bb (4) (a).

mit Hilfe der „Vertrag mit Schutzwirkung für Dritte“-Figur auf Gefahrguttransporte zugeschnittene Haftungsnormen zu Instrumenten einer umfassenden Außenhaftung umzufunktionieren; denn der Kreis der durch gefährliche Güter bedrohten Dritten ist für den Absender unübersehbar. Allenfalls könnte man daran denken, mit Hilfe dieser Rechtsfigur auch Arbeitnehmer des Frachtführers zu schützen.

Wenn der Absender, der den Frachtführer über die Gefährlichkeit des Guts nicht informiert, alle Schäden zu ersetzen hat, so ist es konsequent, daß in solchen Fällen auch eine verschuldensunabhängige Obhutshaftung des Frachtführers gegenüber dem Absender ausscheidet⁹. Insoweit kommt ebenfalls der Grundsatz zum Tragen, daß der Beförderer im Verhältnis zum Absender das Risiko von Gefahrguttransporten nur dann auf sich zu nehmen hat, wenn er informiert ist.

Im Verhältnis zwischen dem Versender und dem Spediteur fehlt eine der verschuldensunabhängigen frachtrechtlichen Haftung vergleichbare Regelung. Man muß daher grundsätzlich auf die pFV zurückgreifen. Da der Spediteur aber selbst in der Absender-Rolle verschuldensunabhängig haftet, würde der Schaden bei ihm hängenbleiben, wenn ihn sein Auftraggeber schuldlos nicht über die Gefährlichkeit des Guts informiert hatte, obwohl der Auftraggeber am Gefahrgut „näher dran“ ist und möglicherweise Rückgriffsrechte gegen seinen Vormann besitzt. In § 5 ADSp, der praktisch auf alle Speditionsverträge anzuwenden ist, wird daher sachgerecht eine verschuldensunabhängige Einstandspflicht des Versenders statuiert.

Insgesamt liegt mithin dem transportrechtlichen Vertragsverhältnissen die Wertung zugrunde, daß der Transportunternehmer kein Warenfachmann ist und deshalb typischerweise die Gefährlichkeit des Guts nicht kennt und in seiner arbeitsteiligen Rolle als Fachmann für die Ortsveränderung auch nicht kennen muß. Umgekehrt ist der jeweilige Auftraggeber des Transportunternehmers zu den gefährlichen Eigenschaften des Guts „näher dran“, sei es, daß er typischerweise als Produzent oder Händler Warenfachmann ist und deshalb bei typisierender Betrachtung eher die Gefahrguteigenschaften kennen wird, oder sei es, daß er seine Haftung typischerweise auf den eigentlichen Warenfachmann, der ihn nicht sachgerecht informiert hatte, abwälzen kann. Im Vordergrund steht demnach die Vorstellung, daß derjenige haften soll, der sich generell-typisch besser über die Eigenschaften des Guts informieren kann oder Dritte veranlassen kann, ihn zu informieren. Weil es sich um gefährliche Güter handelt, ist die vertragliche Haftung verschul-

⁹ § 83 I lit. e EVO; Art. 36 § 3 lit. g CIM; vgl. ferner *Koller* (Fn. 7), Art. 17 CMR Rz. 49; § 34 KVO Rz. 21, 26.

densunabhängig ausgestaltet. Da dem Verwender bzw. Absender nur die Gefahrensteuerung durch Verpackung und Information über die Gefährlichkeit des Guts offenstehen, endet ihre Haftung mit der Übergabe der sachgerecht verpackten Güter unter formalisierter Warnung des Transportunternehmers im Frachtbrief. Eine Haftungsschranke in Form des Haftungsausschlusses bei höherer Gewalt existiert nicht und könnte praktisch auch kaum Bedeutung erlangen.

III. Haftung im Verhältnis zu Dritten

1. Deliktische Haftung

Im Vordergrund der Außenhaftung steht *de lege lata* fraglos die der Höhe nach unbeschränkte Haftung aus § 823 BGB. Im Rahmen der Haftung aus § 823 I BGB spielt der Begriff des Gefahrguts zwar keine Rolle; denn Dritte können z. B. auch durch auf dem Lkw schlecht befestigte Eisenträger verletzt werden, die nicht zu den gefährlichen Gütern zählen. Entgegen Schünemann¹⁰ wird die Rechtsprechung aber im Schadensfall die Verkehrspflichten des Schädigers im Licht der Pflichten konkretisieren, die das GGBefG und die dazu erlassenen Verordnungen zur Verhütung von Schäden durch Gefahrgut statuiert haben. Sie wird daher jeden Verstoß der an der Beförderung beteiligten Absender, Verlader, Verpackungsunternehmen, Transportunternehmen, Fahrer, Beifahrer, Empfänger gegen die sich aus den Vorschriften der GGVS¹¹, GGVE¹², ADR¹³ und RID¹⁴ ergebenden Pflicht, das Gut in bestimmter Weise zu verpacken, auf undichte Verpackungen zu achten, und nur besonders zugelassene Transportmittel zu verwenden, Gefahrgüter in loser Schüttung oder Containern nur in bestimmten Fällen zu befördern, Rauchverbote einzuhalten, Warntafeln zu verwenden,

10 Schünemann, TranspR 1992, 53, 55, dem nur darin zuzustimmen ist, daß der Umstand, daß bestimmte Güter im GGBefG und den dazu ergangenen Ausführungsverordnungen nicht als gefährlich genannt sind, es nicht rechtfertigt, diese Güter als „gefahrlos“ zu qualifizieren.

11 Gefahrgutverordnung Straße v. 13.11.1990, BGBl. I 2453.

12 Gefahrgutverordnung Eisenbahn v. 22.7.1985, BGBl. I 1560.

13 Europäisches Übereinkommen über die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße v. 30.9.1957 zuletzt geändert am 18.8.1969, BGBl. II 1489 und VO v. 9.2.1990, BGBl. II 838.

14 Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter, zuletzt geändert durch VO v. 30.11.1987, BGBl. II 791.

Schutzgerät für Unfälle vorzuhalten, um nur einige der Schadensverhütungs- und -minderungsvorschriften zu nennen, einer fahrlässigen Mißachtung der deliktischen Verkehrspflichten gleichsetzen. Das ist durchaus sachgerecht; denn die am Transport beteiligten Personen müssen die Gefahrgutvorschriften kennen. Insoweit sind auch Transportunternehmer und Fahrer Fachleute. Voraussetzung ist allerdings, daß die Gefahrguteigenschaft erkennbar war. Abweichend von den transportvertraglichen Normen wird man das Kennen-Müssen der Gefahr nicht davon abhängig machen dürfen, daß dem Transportunternehmen die Gefahrguteigenschaft formalisiert im Frachtbrief mitgeteilt worden ist. Es muß genügen, daß er mündlich informiert wurde, daß er sie anhand von Indizien erkennen konnte oder daß er Anlaß hatte, zurückzufragen. Immer aber ist zu berücksichtigen, daß die in den GGVS, GGVE, RID, ADR statuierten Vorschriften unter dem Vorbehalt der Zumutbarkeit stehen. Wenn es z. B. in § 4 I GGVS schlechthin heißt, daß die „Beteiligten ...“, die nach Art und Ausmaß der vorhersehbaren Gefahren erforderlichen Vorkehrungen zu treffen, um Schadensfälle zu verhindern und bei Eintritt eines Schadens dessen Umfang so gering wie möglich zu halten“ haben, so kann dies nur bedeuten, daß die Beteiligten mit angemessenem Aufwand die entsprechenden Schutzmaßnahmen zu realisieren haben. Diejenigen Vorschriften der GGVS, die die Generalklausel des § 4 GGVS konkretisieren¹⁵, dürfen allerdings von den Gerichten nicht mehr ohne weiteres unter dem Aspekt der Angemessenheit relativiert werden. Insoweit ist nämlich zu beachten, daß § 5 GGVS die zuständigen Behörden ermächtigt, Ausnahmen von den Gefahrgutvorschriften zuzulassen, wenn der technische Fortschritt dies rechtfertigt, das Gut sonst von der Beförderung ausgeschlossen wäre oder die Einhaltung einer Bestimmung des GGVS unzumutbar ist und sichergestellt ist, daß die Sicherheitsvorkehrungen dem Stand von Wissenschaft und Technik entsprechen, es sei denn, daß die Behörde ein Zurückbleiben hinter dem Stand von Wissenschaft und Technik als vertretbar ansieht. Solange von konkreten Sicherheitsvorschriften keine Ausnahmegenehmigung erteilt ist, sieht das öffentliche Recht eine Respektierung dieser Vorschriften als zumutbar an. Daran sollten sich auch die Zivilgerichte orientieren, es sei denn, daß der Schädiger beweisen kann, daß er einen den vorgeschriebenen Sicherheitseinrichtungen äquivalenten, ja im Vergleich dazu wirksameren Schutz geboten hat¹⁶. Umgekehrt geht es aber nicht an, daß dort, wo die Behörde eine Ausnahmegenehmigung erteilt hat, weil sie die Restgefahren für vertretbar hielt, ein Zivilgericht dem Schädiger vorhält, er habe den Stand der Wissenschaft

¹⁵ Vgl. BGH, MDR 1979, 45.

¹⁶ Vgl. *Hermes*, in: *Beförderung gefährlicher Güter*, Schriftenreihe der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft, B 149, S. 167.

und Technik nicht beachtet. Daraus folgt indessen nicht, daß es der Rechtsprechung generell verwehrt wäre, die Verkehrspflichten über die in den GGVS, GGVE, ADR, RID fixierten Standards hinaus zu verschärfen¹⁷; denn es können neue Risiken auftauchen, neue Gefahrenbeherrschungsmöglichkeiten entwickelt worden sein oder es können sich die gesellschaftlichen Vorstellungen vom Wert bestimmter Güter geändert haben, ohne daß die Gefahrgutverordnungen dem Rechnung getragen haben¹⁸.

Gemäß § 823 I BGB sind nur Körper- und Eigentumsverletzungen und alle daraus resultierenden Vermögensschäden zu ersetzen, nicht aber primäre Vermögensschäden. Zum Ersatz primärer Vermögensschäden kommt man auch bei Zuwiderhandlungen gegen die besonderen Gefahrguttransportvorschriften nicht¹⁹. Man wird sie zwar als Schutzgesetze qualifizieren müssen²⁰, doch sollen sie nicht vor primären Vermögensverlusten schützen, so daß eine Haftung aus § 823 II BGB nur bei Personen- und Eigentumsverletzungen eingreift²¹.

Allerdings weist die Haftung aus § 823 BGB, abgesehen davon, daß sie Verschulden voraussetzt, das freilich in aller Regel bei Verstößen gegen Verkehrspflichten und Schutzgesetze zu bejahen ist, die Schwäche auf, daß der Geschädigte nur dann Ausgleich seines Schadens erwarten kann, wenn der Schädiger hinreichend solvent ist. Dies wird in Hinblick auf schädigende Arbeitnehmer selten, in Hinblick auf Subunternehmer häufiger nicht der Fall sein; denn gerade im Bereich des Straßentransportes werden vielfach wenig solvente und unzureichend versicherte Subunternehmen tätig. Es liegt daher nahe, daß sich der Geschädigte an die Auftrag- und Arbeitgeber des Schädigers wendet. Dies läßt § 831 BGB nur in begrenztem Umfang zu. Wurde der Schaden durch ein objektives Fehlverhalten eines Arbeitnehmers

17 Vgl. BGH, NJW 1984, 802; *Palandt/Heinrichs*, BGB (52. Aufl.), § 276 Rz. 18; Münchener Kommentar-*Mertens*, BGB (2. Aufl.), § 823 Rz. 190 a, 190 b; *Staudinger/Schäfer*, BGB (12. Aufl.), § 823 Rz. 504; *Soergel/Wolf*, BGB (12. Aufl.), § 276 Rz. 84; nur bei besonderen gefahrerhöhenden Umständen, die in den VO nicht berücksichtigt wurden: Münchener Kommentar-*Hanau*, BGB (2. Aufl.), § 276 Rz. 94. *Marburger*, Die Regeln der Technik im Recht (1979), S. 443 zufolge markieren die normativen Standards der Sicherheitstechnik das Höchstmaß der Sorgfalt.

18 Man versucht sogar, die Anpassung der Gefahrgutverordnungen nur in 2-Jahres-Schritten vorzunehmen; *Hole*, in: *Beförderung gefährlicher Güter*, Schriftenreihe der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft, B 118, S. 14.

19 GGVS, GGVE, ARD, RID.

20 *Becker*, Die Haftung beim Gefahrguttransport (1992), S. 71 ff; zweifelnd *Schünemann*, TranspR 1992, 53, 56; kritisch zum Schutzgesetzcharakter von Norm, deren Verstoß bloß eine Sanktion nach OWiG auslöst *Canaris*, Festschrift Larenz (1983), S. 30, 62 ff.

21 Schutzbereich der Norm; ebenso *Becker* (Fn. 20), S. 83; *Schünemann* (Fn. 20).

veranlaßt, so kommt es darauf an, ob sich der Arbeitgeber exkulpieren kann. Die Exkulpation wird insbesondere dann fehlschlagen, wenn der Arbeitgeber seine Arbeitnehmer nicht ausreichend im Umgang mit dem Gefahrgut geschult hat. Selbst wenn ihm die Exkulpation i.S.d. § 831 BGB gelingt, droht dem Arbeitgeber nach dem derzeitigen Stand des Arbeitsrechts eine Pfändung des gegen ihn gerichteten Freistellungsanspruchs seines Arbeitnehmers. Wie groß das daraus resultierende Haftungsrisiko ist, hängt davon ab, in welchem Umfang man dem Arbeitnehmer den Einwand zugesteht, er persönlich habe beim Umgang mit dem Gefahrgut keine eigenen Verkehrspflichten zu erfüllen gehabt²². Soweit Schutzgesetze²³ unmittelbar an den Fahrer und Beifahrer adressiert sind, steht allerdings deren eigene Haftung und somit normalerweise auch die Existenz eines Freistellungsanspruchs außer Frage. In Hinblick auf Subunternehmen entfällt die Notwendigkeit, einen Exculpationsbeweis i.S.d. § 831 BGB zu führen nicht von selbst²⁴; denn viele Subunternehmen, die nur über ein Fahrzeug verfügen, sind von ihren Auftraggebern weitgehend abhängig und nahezu umfassend an deren Weisungen gebunden. Jedenfalls haftet derjenige Beförderer selbst aus § 823 BGB, der angesichts der besonderen Schadensrisiken bei Gefahrguttransporten nicht für eine Auswahl erkennbar zuverlässiger Subunternehmer sorgt, diese ausreichend instruiert und kontrolliert. Daß der Beförderer im Rahmen des § 823 BGB diese und andere Organisationspflichten zu erfüllen vernachlässigt hat, hat grundsätzlich der Geschädigte nachzuweisen. Doch ist gerade bei Gefahrguttransporten damit zu rechnen, daß auf längere Sicht die Rechtsprechung in Parallele zur Produkthaftung zu einer Beweislastverteilung nach Herrschaftsbereichen übergeht. Einen solchen Trend prognostiziert jedenfalls Schmidt-Salzer²⁵ unter anderem für das deliktische Umwelthaftungsrecht beim Transport und bei der Lagerung von Gefahrgut. Wenn die Prognose Schmidt-Salzers richtig ist, so wird die Beweislastverteilung nach Herrschaftsbereichen erst recht bei Personen- und Eigentumsverletzungen Platz greifen, die durch Gefahrgut verursacht wurden. Schon heute werden die Beförderer von Transportgut einer neueren Entwicklung der Rechtsprechung auf vielen Gebieten folgend²⁶ substantiiert darzulegen haben, welche Vorsichtsmaßnahmen sie getroffen haben, wenn die Schadensursache in der Sphäre des Gefahrguttransporteurs liegt, in die der Geschädigte keinen Einblick hat.

22 Vgl. Brügemeier, AcP 191 (1991), 31, 61 f.

23 Siehe oben Text bei Fn. 20.

24 So aber Schönemann, TranspR 1992, 53, 56.

25 Schmidt-Salzer, Kommentar zum Umwelthaftungsrecht (1992), S. 140 ff.

26 Vgl. Nachw. bei Koller, VersR 1990, 553 ff; neuerdings BGH, BB 1993, 814, 816 f.

2. Gefährdungshaftung

De lege lata droht derzeit Beförderern, Absendern, Empfängern von Gefahrgut und deren Hilfspersonen keine spezifisch auf den Transport von Gefahrgut zugeschnittene Gefährdungshaftung. Das heißt nicht, daß die genannten Personen immer nur bei Verschulden haften müßten. Es können nämlich die im Licht der besonderen Risiken des Gefahrguttransports unspezifischen Gefährdungshaftungstatbestände der §§ 7 StVG, 1 HPfIG, 22 WHG zum Tragen kommen. Die §§ 7 StVG, 1 HPfIG knüpfen an die besondere Gefahr der Fortbewegung durch Maschinen an. Daß diese Gefahr bei der Beförderung von Gefahrgut beträchtlich erhöht ist, daß gerade das Be- und Entladen beim Transport von Gefahrgut eine wesentliche Gefahrenquelle darstellt, wird weder vom StVG noch vom HPfIG, z. B. bei der Bemessung der Haftungshöchstsummen, reflektiert. Auch das WHG orientiert sich nicht an der Schadensursache „Gefahrgut“, sondern ausschließlich am zu schützenden Rechtsgut, der Integrität des Wassers. Gleiches gilt für das im Zusammenhang mit Gefahrguttransporten neuerdings diskutierte UmweltHG. Schönemann²⁷ plädiert dafür, die Inhaber einer Anlage i.S.d. UmweltHG beim Transport gefährlicher Güter nicht nur dann nach dem UmweltHG haften zu lassen, wenn die Beförderungsvorgänge auf deren Betriebsgelände ablaufen. Vielmehr seien die Voraussetzungen des § 3 III lit. a UmweltHG auch dort erfüllt, wo die Transporte in großer Distanz zum Betriebsgelände auf öffentlichen Straßen abgewickelt werden; denn § 3 III lit. a UmweltHG lasse einen betriebstechnischen Zusammenhang mit der Anlage des Haftpflichtigen genügen²⁸. Dies gelte selbst in Fällen, in denen der Haftpflichtige das gefährliche Gut durch selbständige Transportunternehmer befördern lasse. Eine persönliche Haftung der Transportunternehmer nach dem UmweltHG sei dagegen nicht zu begründen. Diese Auslegung des UmweltHG berücksichtigt zu wenig die ratio des UmweltHG und den Umstand, daß in § 3 III UmweltHG von einem „betriebstechnischen Zusammenhang“ und nicht schlechthin von Zusammenhang oder betrieblichem Zusammenhang die Rede ist. Der Gesetzgeber schuf mit dem UmweltHG eine neue Form der Gefährdungshaftung, um die Anreize zu einer optimalen Beherrschung der sich über die Umweltmedien ausbreitenden Gefahren zu erhöhen, insbesondere die Unternehmen zu motivieren, nicht beim jeweils „letzten“ technischen Stand der Gefahrenbeherrschung zu verharren, sondern in Innovationen zu investieren²⁹. Im Licht dieser ratio

27 Schönemann, TranspR 1992, 53, 58 f.; ablehnend Becker (Fn. 20), S. 326 ff.

28 Sehr weit auch Paschke, Kommentar zum Umwelthaftungsgesetz (1993), § 3 Rz. 26.

29 Reuter, BB 1991, 145.

besteht daher ein betriebstechnischer Zusammenhang nicht schon bei jedem Akt der Lieferung von Roh- und Betriebsstoffen, des Abtransports von Endprodukten, Reststoffen oder Abfällen, sondern nur dort, wo diese Transportvorgänge technisch in besonderer Weise durch den spezifischen technischen Charakter der Anlage geprägt sind, derentwillen die Anlage in die Liste der gemäß § 1 UmweltHG der Gefährdungshaftung unterworfenen Anlagen aufgenommen worden ist und die Transportunternehmer weitgehend in den Betrieb der Anlage eingegliedert worden sind³⁰. Nur dann kann nämlich erwartet werden, daß sich beim Anlagenbetreiber gefahrensspezifische Informationen in einer Dichte konzentrieren, die der Anlagenbetreiber braucht, um in sinnvoller Weise das Schadenspotential zu verbessern³¹. So wäre es geradezu abwegig, von einem Inhaber einer Zementfabrik, der für seine Anlage schweres Heizöl bezieht, zu erwarten, daß er die Transportfahrzeuge seiner Lieferanten sinnvoll verbessern und deren Transportwege optimieren kann. Auch der Produzent von Gefahrgut, der ab Werk verkauft, wird über eine Verbesserung der Information des Käufers und seines Transportunternehmers hinaus kaum in der Lage sein, einen wesentlichen Beitrag zur Verbesserung der Transportsicherheit zu machen, weil seine Informationen über die spezifischen Transportverfahren notwendig unzulänglich sind.

IV. Bewertung der Rechtslage *de lege lata*

Die Situation der beim Transport von Gefahrgut Geschädigten wird verbreitet als unzureichend qualifiziert. Man kritisiert, daß das BGB, StVG, HPfLG nicht geeignet sei, die Unfallopfer im Schadensfall rasch und ausreichend zu versorgen³². Die Haftung nach BGB, StVG, HPfLG werde auch dem Gefahrgutpotential, das mit Gefahrguttransporten verbunden ist und das zum allgemeinen Gefährdungspotential des Verkehrsrisikos hinzutrete, nicht gerecht³³. Ferner könne die Transportwirtschaft nicht sicher sein, mit welcher Haftungsbelastung sie zu rechnen habe; denn sie hafte bei geringster Fahrlässigkeit der Höhe nach unbegrenzt³⁴. Schließlich würde die derzeitige Rechtslage die Verkehrsträger ungleich behandeln³⁵ und die Wettbewerbssituation verzerren. Im Eisenbahnverkehr werde nämlich stärker

30 Ähnlich *Landsberg/Lülling*, *Umwelthaftungsrecht* (1991), § 3 Rz. 20.

31 Ähnlich *Reuter*, BB 1991, 145, 147.

32 *Renger*, VersR 1992, 778; *Becker* (Fn. 20), S. 449.

33 Siehe Fn. 32.

34 *Herber*, TranspR 1987, 253, 255.

35 *Herber*, TranspR 1990, 51, 52.

gehaftet als im Straßenverkehr und beim Binnenschifftransport haftet der Schiffseigner gar nur mit der Fracht und mit dem beim Unfall mit Gefahrgut häufig zerstörten Schiff.

Das Interesse des Geschädigten, die Schäden, die er infolge des Transports von Gefahrgütern erleidet, ersetzt zu erhalten, rechtfertigt für sich allein gesehen keine umfassende verschuldensunabhängige Haftung. Die Gefährdungshaftung ist nicht schon allein deshalb sachgerecht, weil der Schaden durch Güter verursacht worden ist, deren Transport mit besonderen Gefahren für Dritte verbunden ist, ebenso mit Gefahren, die der Lebenserfahrung zufolge atypisch sind; denn der Geschädigte ist nicht per se schutzwürdiger als der Schädiger. Für den Schaden sind sowohl die Aktivitäten des Schädigers als auch die des Geschädigten ursächlich. Um dem Schädiger den Schaden zurechnen zu können, bedarf es daher besonderer Zurechnungsgründe³⁶. Der Umstand allein, daß der Schädiger an einer „besonderen Gefahr“ näher dran ist, genügt, wie Blaschczok³⁷ jüngst dargetan hat, nicht, um eine verschuldensunabhängige Haftung zu statuieren. Vielmehr ist jeweils zu prüfen, ob eine verschuldensunabhängige Haftung die Gefahrenabwehr verbessert, ohne die Aktivitäten des Schädigers mehr zu beeinträchtigen, als dies im Interesse der potentiellen Opfer und der Allgemeinheit wünschenswert erscheint.

Für eine verschuldensunabhängige Haftung bei Gefahrguttransporten spricht nun fraglos der Umstand, daß eine Verschuldenshaftung das Innovationspotential zur Schadensverhütung nur begrenzt aktiviert³⁸. Transportunternehmen, die verschuldensabhängig haften, werden nämlich allenfalls den „letzten Stand der Technik“ übernehmen, statt ihn voranzutreiben; sie werden vielleicht sogar darauf bauen, daß den Gerichten der aktuelle Stand der Technik nicht bekannt wird. Stehen alle Transportunternehmen unter dem Damoklesschwert der verschuldensunabhängigen Haftung, so erwirbt derjenige Unternehmer, der billigere und effizientere Instrumente der Schadensverhütung bzw. -minderung entwickelt und einführt, einen Wettbewerbsvorsprung, weil er per Saldo seine durch die Schadensersatzleistungen beeinflussten Betriebskosten zu senken vermag. Es ist auch nicht zu erwarten, daß das Innovationspotential der Absender von Gefahrgut das der

36 Vgl. schon von Jhering, Das Schuldmoment im römischen Privatrecht (1867), S. 8 zum Verschuldensprinzip; Esser, Grundlagen und Entwicklung der Gefährdungshaftung (2. Aufl. 1969), S. 73; Blaschczok, Gefährdungshaftung und Risikozuweisung (1993), S. 337 ff.

37 Blaschczok (Fn. 36), S. 77 ff, 390.

38 Stober, in: Beförderung gefährlicher Güter, Schriftenreihe der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft, B 149, S. 6.

Transportunternehmen übertrifft. Unterstellt man, daß die Transportunternehmen über die besonderen Gefahren, die mit der Beförderung des Guts verbunden sind, ausreichend unterrichtet sind, so sind sie über die im Laufe des Transports das Gefahrgut gefährdenden Umstände, ihre Typizität und die Wirksamkeit von Abwehrmaßnahmen besser informiert. Man braucht dabei nur an die Straßenverhältnisse und an das Fahrverhalten der Transportmittel zu denken. Es ist deshalb anzunehmen, daß Transportunternehmen eher in der Lage sein werden, durch technische und organisatorische Innovationen die Sicherheit der Beförderung von Gefahrgut laufend zu erhöhen. Auch der typische Beweisnotstand der Geschädigten spricht für eine Gefährdungshaftung. Mit einer Beweislastumkehr ist ihnen nämlich nur wenig geholfen, da die Transportunternehmen den Fahrer als Zeugen sozial weitgehend in der Hand haben, die Fahrer selbst an Entlastung interessiert sind und in manchen Fällen das Wissen über die optimale Schadensabwehrtechnik verborgen gehalten werden kann³⁹. Jede verschuldensunabhängige Haftung hat allerdings zur Konsequenz, daß sie das Aktivitätsniveau des Haftpflichtigen beeinträchtigt, wenn es sich nicht gerade um für ihn lebenswichtige Güter handelt. Selbst, wenn die Aufwendungen für Schadensersatz über die Preise auf die Kunden des Haftpflichtigen weitergewälzt werden können, müssen diese und deren Abnehmer eine Verteuerung der von ihnen nachgefragten Güter samt der daraus resultierenden Einschränkung ihrer Konsummöglichkeiten hinnehmen. Dies rechtfertigt jedoch nicht, die Einführung einer Gefährdungshaftung abzulehnen. Man muß nämlich bedenken, daß beim Transport von Gefahrgut in besonderer Weise das Leben und die Gesundheit der Benutzer der Verkehrswege und der in der Nähe von Verkehrswegen lebenden Anwohner bedroht ist. Diesen kann kaum zugemutet werden, nur wegen der mit Gefahrguttransporten verbundenen Gefahren ihren Wohnort in Gegenden zu verlegen, wo so gut wie kein Verkehr stattfindet, die Straßen zu meiden und ausschließlich Arbeitsplätze zu wählen, die auf Wegen erreichbar sind, die von Gefahrguttransporten nicht oder nur selten benutzt werden. Die bei Unfällen mit Gefahrgut verletzten Opfer kann man auch nicht einfach auf die Sozialversicherung verweisen; denn die immateriellen Schäden, wie Schmerz oder verbleibende Behinderungen, Erwerbsminderungen werden von der Sozialversicherung nicht bzw. nicht immer voll ausgeglichen, und nicht jeder Geschädigte ist sozialversichert. Umgekehrt können sich Gefahrgutbeförderer nicht nur haftpflichtversichern, sondern sie können das Schadensrisiko auch auf die Preise umlegen. Wenn dadurch die Nachfrage nach Gefahrguttransporten zurückgeht, so läßt sich diesem Rückgang sogar etwas Positives abgewinnen; denn er

39 Vgl. *Blaschczok* (Fn. 36), S. 316 f.

zeigt, daß das Gefahrgut durch weniger gefährliche Güter, kürzere Transportwege substituierbar ist oder daß den Nachfragern das Gefahrgut aus sonstigen Gründen nicht so wichtig ist, daß sie für die mit dem Gefahrguttransport verbundenen Schäden aufkommen wollen. Selbst beim Transport von Mineralöl ist nicht zu befürchten, daß eine sozial schwache Nachfragerschicht durch die Abwälzung des die Verschuldenshaftung übersteigenden Gefährdungshaftungsrisikos wesentlich in ihren Aktivitäten beeinträchtigt wird. Aber auch dort, wo den Opfern nur Sachschäden drohen, läßt sich nicht sagen, daß primär die Opfer dafür sorgen sollten, wertvolle Güter nicht den beim Gefahrguttransport entstehenden Risiken zu exponieren oder sich jedenfalls ausreichend zu versichern. Man mag im Vergleich zum Gefahrgutbeförderer Opfer, deren Luxusgüter gefährdet sind, nicht für schutzwürdig halten⁴⁰. Nicht jede wertvolle Sache, wie das Beispiel von Häusern zeigt, ist indessen ein Luxusgut und Versicherungen von Sachen schließen nicht typischerweise auch den Schutz vor Kontaminierung mit giftigen Stoffen ein. Ein geringerer Anreiz zur Investition der potentiellen Opfer in Sachgüter läßt sich kaum mit dem Nachweis rechtfertigen, daß eine Begünstigung der Transporte von Gefahrgut sozial schwache Kreise eher fördere als daß sie sie schwäche.

In der Diskussion um eine verschuldensunabhängige Haftung wird häufig postuliert, sie müsse versicherbar sein. Soweit man durch eine Zwangsversicherung die Solvenz des Haftenden sicherstellen will, ist die Zwangsversicherung nichts, was spezifisch etwas mit der verschuldensunabhängigen Haftung zu tun hat; denn die Opfer eines Gefahrguttransports sind beim Verschulden des Transportunternehmers gleichermaßen an dessen Solvenz interessiert⁴¹. Die Versicherbarkeit spielt mithin unter dem Aspekt der Sachgerechtigkeit einer Gefährdungshaftung nur insoweit eine Rolle, als es um den Schutz der Beförderer vor ruinösen Belastungen geht. Den Topos der Versicherbarkeit sollte man jedoch nicht überbewerten. Angesichts der Tatsache, daß heute nahezu jeder einigermaßen vorsichtige Kaufmann sein Privatvermögen durch GmbH oder GmbH & Co. KG-Konstruktionen sichert, geht es nicht mehr darum, ob ein Beförderer, der einer scharfen Haftung ausgesetzt wird, damit rechnen muß, zum Bettler zu werden. Sicherlich trifft der Verlust des Unternehmens den Gefahrgutbeförderer persönlich, der Verlust der Arbeitsplätze dessen Arbeitnehmer hart. Wenn das Unternehmen in Konkurs geht, weil bei einem Gefahrguttransport unver-

40 Blaschczok (Fn. 36), S. 372 f.

41 Herber, TranspR 1987, 253, 254 betont, daß Geschädigte, zumal bei Katastrophenschäden kaum auf die Bonität des Gefahrgutbeförderers verwiesen werden könnten. Diese sozialpolitische These ist von der Art des Haftungssystems unabhängig.

sicherte Katastrophenschäden entstanden sind, so fallen deswegen jedoch nicht die Arbeitsplätze als solche weg, sofern die Beförderungsleistung als solche benötigt wird; sie verlagern sich nur auf andere Unternehmen, z. B. auf Auffangunternehmen. Es bleibt das Argument, daß eine Gefährdungshaftung unter Umständen das Unternehmen als Organisation zerstört und das Lebenswerk eines Unternehmers vernichtet. Denkt man statisch, so ist dies abschreckend. Abschreckend ist allerdings auch der Gedanke, daß infolge eines Katastrophenschadens nicht nur das Privatvermögen Dritter, sondern auch die Gesundheit Dritter entschädigungslos beeinträchtigt, ja zerstört werden kann. Es ist nämlich bei Katastrophenschäden keineswegs so, daß eine Verlagerung des Schadens auf eine Vielzahl von Opfern den Schaden immer so streut, daß er nicht mehr existenzbedrohend wirkt. Es empfiehlt sich deshalb eine dynamische Betrachtung, die auf den durch eine Gefährdungshaftung ausgelösten Innovationseffekt setzt. Dieser Innovationseffekt wurde im Zusammenhang mit dem UmweltHG verbreitet mit dem Argument in Frage gestellt, daß Unternehmer, die Risiken nicht mehr kalkulieren und absichern könnten, in eine Art Trotzhaltung verfielen und gar nichts mehr zur Schadensverhütung unternehmen würden. Es mag sein, daß eine solche Haltung zu beobachten ist. Diejenigen Unternehmer, die in dieser Haltung verharren oder Hasard spielen, werden aber über kurz oder lang durch Konkurs eliminiert. Wirtschaftliche Betätigung kommt heute ohne Zweckrationalität nicht mehr aus. Wer rational handelt, weiß, daß tödliche Gefahren niemals ausgeschlossen werden können. Er wird gleichwohl deshalb nicht darauf verzichten, die Risiken, die er steuern kann, soweit dies effizient möglich ist, zu minimieren, um auf diese Weise die Wahrscheinlichkeit eines jähen Endes des Unternehmens zu verringern⁴². Auf längere Sicht werden daher nur diejenigen Unternehmen überleben, denen es gelungen ist, die Risiken am besten zu minimieren. Eine Zwangsversicherung wird diesen Ausleseprozeß sogar abschwächen, wenn sie nicht die Einführung neuer Sicherheitstechniken durch Prämienenkungen belohnt⁴³. Ernst zu nehmen ist mithin nur die Gefahr, daß die Beförderer von Gefahrgut extrem risikoscheu agieren und deshalb unangemessenen Verhütungsaufwand produzieren. Diese Gefahr läßt sich durch die Einführung passender Haftungshöchstsummen eliminieren. Letztlich fällt daher nur ein Argument gegen eine verschuldensunabhängige Haftung ins Gewicht: Das

42 Vgl. *Hermes*, in: *Beförderung gefährlicher Güter*, Schriftenreihe der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft, B 149, S. 165.

43 Zum Beratungsangebot der Versicherer mit dem Ziel der Risikominimierung vgl. *Hennebühl*, in: *Beförderung gefährlicher Güter*, Schriftenreihe der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft, B 149, S. 163.

Argument der Wettbewerbsgleichheit⁴⁴. Wenn ausländische Unternehmen Gefahrguttransporte unter niedrigerem Haftungsrisiko, also billiger ausführen können, so werden diese Transporte auf längere Sicht von ausländischen Unternehmen übernommen; die verschärfte, Innovationsdruck erzeugende Haftung geht ins Leere. Auch die auf Gefahrguttransporte angewiesene inländische Industrie muß im Vergleich zur ausländischen Konkurrenz Wettbewerbsnachteile hinnehmen, wenn nur bei inländischen Transporten eine verschuldensunabhängige Haftung greift.

Verschiedentlich plädiert man für eine auf Höchstsummen begrenzte Gefährdungshaftung mit dem Argument, die nach dem Alles-oder-Nichts-Prinzip unbeschränkte Verschuldenshaftung gemäß § 823 BGB sei den Gefahrgutbeförderern wirtschaftlich nicht zuzumuten, da sie sich gegen diese nicht versichern könnten. Zunächst ist festzuhalten, daß vom Gefahrgutbeförderer nur die angemessenen und damit eo ipso sozial verträglichen Sorgfaltssvorkehrungen erwartet werden. Die Verschuldenshaftung liefert den Anreiz, diese Sorgfaltssvorkehrungen nicht zu vernachlässigen. Wenn nun die Verschuldenshaftung durch starre Haftungshöchstsummen gemildert wird, so kann dies als Aufforderung an die Gefahrgutbeförderer verstanden werden, ihre Schadensverhütungsmaßnahmen an diesen Summen zu orientieren, auch wenn vorhersehbar ist, daß höhere Schäden drohen. Soll die Verschuldenshaftung ausreichende Schadenspräventionswirkung entfalten, so dürfen nur Schäden ausgeklammert werden, die unvorhersehbar sind. Diese Schranke liefert die richtig verstandene Adäquanzformel. Will man die Gefahrgutbeförderer darüber hinaus sozialpolitisch schützen, so empfiehlt sich die Einführung einer Reduktionsklausel, wie sie heute allgemein für das Recht der unerlaubten Handlungen diskutiert⁴⁵ und zum Teil von Verfassungen wegen gefordert wird⁴⁶. Die Wahrscheinlichkeit, daß es zu einer die freie Entfaltung der Persönlichkeit beseitigenden Haftungspflicht kommt, ist ohnehin gering, da die meisten Gefahrgutbeförderer als GmbH oder GmbH & Co KG organisiert sein werden. In den verbleibenden Fällen sollte man mit der Einführung einer Restschuldbefreiung⁴⁷ helfen⁴⁸. Zuzugeben ist, daß infolge Augenblicksversagens auch dem Sorgfältigsten vorwerfbare Fehler mit katastrophalen Folgen unterlaufen können. Stellt man diese Fälle in den Vordergrund und plädiert zu ihrer Bewältigung für

44 Herber, TranspR 1987, 253, 255; allgemein Blaschczok (Fn. 36), S. 371, 373, 379.

45 Hohloch, in Gutachten und Vorschläge zur Überarbeitung des Schuldrechts, Bd. 1, S. 375, 464.

46 Canaris, JZ 1987, 993 ff; 1988, 494 ff; 1990, 679 ff; kritisch Medicus, AcP 192 (1992), 35, 66.

47 Zum Regierungsentwurf einer Restschuldbefreiung, ZIP 1992, 882 ff.

48 Vgl. Medicus, AcP 192 (1992), 35, 66.

niedrige Haftungshöchstsummen, so mindert man die Anreize zur Schadensverhütung dort, wo die potentiellen Schäden immer die Haftungshöchstsumme übersteigen. Es ist deshalb eine differenzierende Lösung notwendig, die zwischen den Fällen des Augenblicksversagens und den Fällen mangelhafter Organisation, also Fällen, in denen zweckrationales Handeln eine zentrale Rolle spielt, unterscheidet. In diesem Zusammenhang ist auch zu bedenken, daß die für den Gefahrguttransport Verantwortlichen nach öffentlichem Recht ohne Rücksicht auf Verschulden in unbegrenzter Höhe für die Kosten aufzukommen haben, die von der öffentlichen Hand zur Behebung von Schäden und zur Bekämpfung von unmittelbar drohenden Gefahren aufgewendet werden⁴⁹. Dazu gehört auch die Bekämpfung von Gefahren, die den Umweltmedien, wie Boden, Luft, Wasser drohen, aber auch die Wiederherstellung dieser Umweltmedien in ihrer ökologischen Funktionsfähigkeit⁵⁰. Dem öffentlichen Interesse an einer Kostenabwälzung wird uneingeschränkt Vorrang eingeräumt. Was der öffentlichen Hand recht ist, sollte demjenigen, der in seinen privaten Rechtsgütern verletzt wurde, zumal, wenn es sich um Gesundheit handelt, nur billig sein. Das sollte auch für das Problem des Augenblicksversagens Bedeutung haben. Wenn man die Haftung zivilrechtlich begrenzt, so sollte man dies auch auf der Ebene der öffentlich-rechtlichen Ersatzansprüche tun und, falls man mit dem Instrument einer Haftungshöchstsumme arbeitet, die öffentliche Hand aus demselben entsprechend vergrößerten „Topf“ bedienen, aus dem die Opfer entschädigt werden, die den Verlust privater Rechtsgüter zu beklagen haben.

V. Die Fortbildung des Gefahrgutrechts *de lege ferenda*

1. Stand der Gesetzgebung

Am 1.2.1990 hat die Bundesrepublik Deutschland das Übereinkommen über die zivilrechtliche Haftung für Schäden bei der Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße, Schiene und auf Binnenschiffen (CRTD)⁵¹ gezeichnet, es aber noch nicht ratifiziert. Da das völkerrechtliche Inkrafttreten der CRTD derzeit unwahrscheinlich ist, wird innerhalb der Bundesre-

49 Vgl. Koch, in *Beförderung gefährlicher Güter*, Schriftenreihe der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft, B 118, S. 104 ff.

50 Koch (Fn. 49), S. 114.

51 Abgedr. TranspR 1990, 83.

gierung diskutiert, die CRTD in ihren wesentlichen Elementen durch ein qualifiziertes Vertragsgesetz ohne Rücksicht auf deren völkerrechtliche Geltung innerstaatlich in Kraft zu setzen⁵².

2. Grundstrukturen der CRTD

a) Die CRTD regelt nur den Bereich der außervertraglichen⁵³ Haftung gegenüber Personen, die nicht zum Kreis der Partner des Beförderungsvertrages gehören. Der Rechtssicherheit wegen bezieht sich die CRTD nicht schlechthin auf den Transport gefährlicher Güter, sondern wie § 1 UmweltHG, auf bestimmte als gefährlich aufgelistete Güter⁵⁴. Gehaftet wird nur für Schäden, die in der Zeit vom Beginn der Beladung bis zum Ende der Entladung im öffentlichen Verkehr⁵⁵ verursacht werden⁵⁶.

b) Adressat der Haftung ist primär der Beförderer (carrier). Im Straßenverkehr wird vermutet, daß der Halter, hilfsweise der Eigentümer der Beförderer ist. Die Vermutung ist widerlegbar; es muß nachgewiesen werden, daß ein Dritter die Benutzung des Fahrzeugs beherrschte⁵⁷. Im Schwerpunkt knüpft mithin die CRTD-Haftung an den Transportablauf und nicht an die Geeignetheit des Fahrzeugs an. Das wird noch deutlicher dort, wo Huckepack befördert wird oder wo das Gut auf einem Hänger verladen worden ist. Die Haftung richtet sich nämlich an denjenigen, der die Zugkraft beherrscht⁵⁸. Statt oder neben dem Beförderer kann für Schäden in der Be- oder Entladephase ein selbständiger Unternehmer⁵⁹ haften, der die Be- bzw. Entladung in eigener Verantwortung oder zusammen⁶⁰ mit dem Beförderer durchgeführt hat. Von der Haftung sind seltsamerweise solche Unternehmer befreit, die „on behalf of the consigner or the consignee bzw. im französischen Text pour compte... d'une autre personne telle que l'expéditeur ou le destinataire“ ladend tätig geworden sind. Falls der Absender oder Empfänger selbst lädt und dabei den Schaden verursacht oder falls der Absender

52 Vgl. Renger, VersR 1992, 778.

53 Becker (Fn. 20), S. 339.

54 Art. 1 § 9 CRTD.

55 Es genügt, daß der Transport teilweise auf öffentlichen Wegen abgewickelt worden ist, dann erfaßt das Haftungsregime den ganzen Transport (Becker [Fn. 20], S. 344); Richter-Hannes, RabelsZ 51 (1987), 357, 384.

56 Art. 3 § 3 CRTD; Art. 4 lit. a CRTD.

57 Art. 1 § 8 CRTD.

58 Art. 3 § 3 CRTD.

59 Art. 6 § 1 CRTD.

60 Nicht „für“ den Beförderer.

den Beförderer nicht vertragsgerecht über die Gefährlichkeit des Guts informiert, so daß der Beförderer nicht haftet, hat der Absender bzw. der Empfänger für Schäden wie ein Beförderer einzustehen⁶¹.

c) Die Haftung erfolgt ohne Rücksicht auf Verschulden⁶² bis zur Grenze der höheren Gewalt⁶³. Sie endet dort, wo der Schaden bei einem vom Beförderer nicht verantworteten Be- oder Entladen verursacht wird oder wo dem Beförderer die Gefährlichkeit des Guts nicht vertragsgerecht mitgeteilt worden ist und dieser die Gefahrgutqualität auch nicht aus anderen Quellen kennen mußte⁶⁴. Die Haftung reduziert sich dann innerhalb der Haftungshöchstsummen der CRTD regelmäßig⁶⁵ auf eine Verschuldenshaftung⁶⁶. Gehaftet wird für Personen- und Eigentumsverletzungen und Umweltschäden⁶⁷ sowie die Kosten von Schadensverhütungs- und -minderungsmaßnahmen⁶⁸. Die Haftung ist summenmäßig beschränkt (Straße/Schiene: derzeit maximal ca. DM 69 Millionen; Binnenschiff: maximal ca. DM 34 Millionen⁶⁹). Diese summenmäßige Haftungsbeschränkung soll nur in ganz außergewöhnlichen Fällen durchbrochen werden, nämlich bei bewußt leichtfertiger Schädigung durch den Beförderer bzw. seine „Leute“⁷⁰.

d) Das Übereinkommen schreibt die Zeichnung einer Zwangsversicherung vor, die den Geschädigten einen Direktanspruch gegen den Versicherer eröffnet. Übersteigen die Ersatzansprüche die Haftungshöchstsummen, so sind diese in einem besonderen Verteilungsverfahren zu regulieren.

e) Nahezu genauso wichtig aus der Sicht solcher Geschädigter, die sich normalerweise auf die unbeschränkte Verschuldenshaftung berufen können, sind die Haftungsausschlüsse, die das Übereinkommen statuiert. Zum einen schneidet das Übereinkommen den Geschädigten sämtliche konkurrierende Deliktsansprüche gegen den Beförderer ab, so daß der Beförderer, selbst wenn er bei der Organisation seines Betriebes unbewußt grob fahrlässig auf der Hand liegende Sorgfaltsmaßregeln verletzt hat, nur im Rahmen der

61 Art. 7 CRTD.

62 Art. 5 § 1 CRTD.

63 Der Begriff der höheren Gewalt ist in Art. 5 § 4 CRTD kasuistisch näher umschrieben.

64 Art. 5 § 4 lit. c CRTD.

65 Präzise: Die ohne die CRTD eingreifenden Normen sind maßgeblich. In Deutschland demnach primär § 823 BGB, möglicherweise auch das StVG, HPfLG, WHG.

66 Art. 5 § 6 S. 2 CRTD.

67 Art. 1 § 10 CRTD.

68 Art. 1 § 11 CRTD.

69 Derzeitiger Wert der Sonderziehungsrechte. Die Haftungshöchstsummen sind in Sonderziehungsrechten fixiert.

70 Art. 10 § 1 CRTD. Die Vorschrift spricht von „servants or agents bzw. préposés ou mandataires“, die in ihrem Beschäftigungsbereich tätig wurden.

Haftungshöchstsummen haftet. Um die Versicherungskosten niedrig zu halten⁷¹, hat man darüber hinaus die Haftung einer großen Gruppen von Personen ausgeschlossen, sofern sie den Schaden nicht bewußt leichtfertig herbeigeführt haben⁷²: Haftungsfrei sind Arbeitnehmer, „agents bzw. préposés ou mandataires“⁷³ des Beförderers, die Mitglieder der Schiffsbesatzung, die Eigentümer und ihre Leute, die Mieter, Charterer, Benutzer, Betreiber eines Fahrzeugs, sofern sie nicht zur Kategorie der Beförderer gehören, ferner der Lotse und jeder, der für das Fahrzeug Dienste leistet, sowie schließlich alle diejenigen, die im Einverständnis mit dem Beförderer Rettungs- oder Schadensverhütungsmaßnahmen treffen.

3. Bewertung

Daß die CRTD bislang noch nicht ratifiziert ist, ist wesentlich auf Widerstände zurückzuführen, die aus dem Bereich der Binnenschifffahrt⁷⁴ stammen. Sie blockieren nicht zwangsläufig ein deutsches Vertragsgesetz, das die CRTD modifiziert bis zu deren völkerrechtlicher Verbindlichkeit in Kraft treten läßt⁷⁵. Es stellt sich aber auch unabhängig von den die Binnenschifffahrt betreffenden Problemen die Frage, ob die CRTD wirklich die Situation der Geschädigten und nicht nur die der Beförderer wesentlich verbessert. Bei näherer Betrachtung kann dies trotz der Ausschaltung des § 831 BGB durch die CRTD nicht ohne weiteres bejaht werden. Aus der Sicht der Geschädigten bringt eine Zwangsversicherung sicherlich große Vorteile. Die Zwangsversicherung braucht aber nicht notwendig mit einem neuen Haftungsregime gekoppelt zu werden. Insoweit genügt es, die Versicherungspflicht auf bestimmte Höchstsummen zu begrenzen⁷⁶. Die überschießende Haftung müßten die Gefahrgutbeförderer bei Verschulden wie schon heute unbegrenzt tragen. Dies ist ihnen im Prinzip auch zuzumuten,

71 Richter-Hannes, RabelsZ 51 (1987), 357, 387.

72 § 5 Nr. 7 CRTD.

73 Wie dieser Begriff zu übersetzen ist, ist unklar. Entgegen Becker (Fn. 20), S. 352 und Richter-Hannes, RabelsZ 51 (1987), S. 357, 388 fallen jedenfalls nicht alle Erfüllungshelfen des Beförderers darunter, die es im außervertraglichen Bereich ohnehin nicht gibt.

74 Vor allem in Hinblick auf die Konkurrenz mit bedeutend niedriger haftenden Seeschiffen und in Hinblick auf die Versicherbarkeit wegen der geringen Zahl der Beförderer (Renger, VersR 1992, 778, 779).

75 Renger, VersR 1992, 778 ff.

76 Becker (Fn. 20), S. 406; so ist z. B. auch die Situation im Straßenverkehrsrecht, wo gemäß § 823 BGB unbegrenzt gehaftet wird, aber nur limitierte Versicherungen angeboten werden.

wenn man bedenkt, daß die Haftung nur vorhersehbare Risiken betrifft und vom Beförderer nur ein in Anbetracht der vorhersehbaren Risiken angemessener Schadensverhütungsaufwand erwartet wird⁷⁷. Nun ist es sicherlich so, daß niemand davor gefeit ist, ab und zu unsorgfältig zu handeln und daß das, was der verkehrserforderlichen Sorgfalt entspricht, vielfach in einer Grauzone schwimmt. Dieses Risiko zu tragen, mutet die Rechtsordnung aber jedem anderen Unternehmer, z. B. im Bereich des UmweltHG, ebenso zu. Die CRTD schützt auch die Absender und Empfänger von Gefahrgut nicht, sondern unterwirft sie einer unbegrenzten Verschuldenshaftung. Es ist nicht einzusehen, warum die Beförderer, die die spezifische Gefährlichkeit des Gutes kennen oder zumindest kennen sollten, in ihrem ur-eigensten Organisationsbereich derart intensiv abgesichert werden müssen, obwohl sie die Risiken des Transports, die Möglichkeiten der Schadensverhütung und -minderung bedeutend besser einschätzen können als jeder Außenstehende, besser auch als Absender oder Empfänger⁷⁸. Wenn man schon vor übermäßiger Haftung schützen will, so wäre eine allgemeine Reduktionsklausel oder die Einführung von Haftungshöchstsummen bei Augenblicksversagen sachgerechter. Ohne eine grundsätzlich nach oben offene Verschuldenshaftung erzeugt andernfalls die CRTD in der Branche der Gefahrgutbeförderer den Anreiz, die Vorsorgemaßnahmen an den Haftungshöchstsummen zu orientieren, selbst wenn die vorhersehbaren Risiken darüber liegen. So rentieren sich bei einer Schadenswahrscheinlichkeit von 1:10.000 und einer Haftungshöchstsumme von DM 69 Millionen – stark vereinfacht – eben nur DM 6.900,– Vorsorgemaßnahmen pro Gefährdungsakt, selbst wenn das Schadensrisiko bestimmter Beförderungsvorgänge bei DM 200 Millionen⁷⁹ liegen sollte und ein Aufwand von DM 20.000,– pro Gefährdungsakt angemessen wäre. Ob das Strafrecht das Präventionsdefizit⁸⁰ abbauen kann, erscheint eher fragwürdig⁸¹. Daß dies verbreitet auch von den Vätern der CRTD so gesehen wurde, zeigt Art. 24 § 1 CRTD, der

77 Ebenso im Ergebnis *Becker* (Fn. 20), S. 398.

78 *Herber*, *TranspR* 1983, 5 (9); *Becker* (Fn. 20), S. 350.

79 Die Versicherungswirtschaft bietet derzeit eine unbegrenzte Deckung an. *Lemor*, in: *Beförderung gefährlicher Güter*, Schriftenreihe der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft, B 118, 138 (144).

80 *Richter-Hannes*, *RabelsZ* 51 (1987), 357, 394 vernachlässigt die CRTD bewußt die Präventionsfunktion der Schadensersatzhaftung, weil sie wegen der Versicherungssysteme ohnehin nur noch rudimentär vorhanden sei.

81 Im Strafrecht gilt das Prinzip der subjektiven Fahrlässigkeit. Von Einzelfällen abgesehen hat jedenfalls bislang das Umweltstrafrecht noch keine große Abschreckungswirkung entfaltet. Vgl. *Botke*, in: *Beförderung gefährlicher Güter*, Schriftenreihe der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft, B 149, S.65 ff.

den Vertragsstaaten die Möglichkeit eröffnet, höhere Haftungshöchstsummen festzusetzen oder auf sie ganz zu verzichten⁸².

Ähnlich fragwürdig sind die Haftungsausschlüsse zugunsten des in Art. 5 § 7 genannten Kreises selbständiger Subunternehmer⁸³. Der Haftungsausschluß mag unter dem Aspekt der Gefährdungshaftung sachgerecht sein. Daraus folgt indessen nicht, daß er es auch in Hinblick auf die Verschuldenshaftung sein muß. Eine Kanalisierung der Haftung auf den Beförderer senkt nicht einmal die Kosten des Versicherungsschutzes; denn Art. 5 § 7 HS 1 CRTD in Verbindung mit Art. 5 § 9 CRTD läßt den Rückgriff des Beförderers gegen jede „other third party bzw. tout autre tiers“ unberührt⁸⁴, so daß sich letztlich auch die Subunternehmer gegen das Rückgriffsrisiko versichern müssen⁸⁵. Zu begrüßen ist eine Kanalisierung der Haftung auf eine Person und deren Haftpflichtversicherer freilich unter dem Aspekt, daß gegebenenfalls nicht mehrere Prozesse, nicht mehrere Verteilungsverfahren eingeleitet werden müssen. Man braucht deshalb aber nicht die Rechtsposition der Geschädigten im Fall des Konkurses des Beförderers verschlechtern, in dem dessen Regreßansprüche in die Konkursmasse fallen. Man könnte nämlich in Parallele zu § 392 II HGB anordnen, daß die Forderungen des Beförderers gegen seinen Regreßschuldner als Ansprüche der Geschädigten gelten und daß die Regreßschuldner dem Beförderer unabhängigbar zumindest so haften, wie sie den Geschädigten haften würden, wenn die Außenhaftung nicht auf den Beförderer kanalisiert wäre. Diese Regelung sollte man nur für den Fall der Insolvenz des Beförderers vorsehen. Auch auf Arbeitnehmer sollten Geschädigte soweit zugreifen können, als diesen kein Freistellungsanspruch gegenüber ihrem Arbeitgeber zusteht, weil nur so sichergestellt werden kann, daß ein Verantwortungsgefühl für Schadensrisiken lebendig bleibt.

Es mag sein, daß man die „Kröte“ einer beschränkten Haftung zu schlucken bereit ist, um bei ausländischen Beförderern sicher zu sein, daß diese ausreichend solvent sind. Hier sollte man indessen bedenken, daß man sich von ausländischen Beförderern, die im Inland Gefahrguttransporte abwickeln, Versicherungsbescheinigungen vorlegen lassen kann⁸⁶.

82 Kritisch Herber, TranspR 1990, 51, 53. Vgl. aber Lemor und v. Tegelen, in: Haftung bei der Beförderung gefährlicher Güter, Schriftenreihe der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft, B 76, S. 167, 173, 178 f.

83 Kritisch auch Herber, TranspR 1987, 253, 258 f.

84 Ebenso im Ergebnis Becker (Fn. 20), S. 398.

85 Dies übersieht Becker (Fn. 20), S. 337. Der Einwand entfällt, wenn man Subunternehmer generell zu den „mandataires“ des Beförderers zählt. Im übrigen ist anzumerken, daß auch die öffentlich-rechtliche Handlungsstörerhaftung nicht auf den Beförderer kanalisiert ist (Koch [Fn. 49], S. 122 f.).

86 Vgl. Renger, VersR 1992, 778, 781.

Auch unter dem Aspekt der Innovationen auf dem Sektor der Gefahrenbeherrschung wird das System der Haftungsbeschränkung dazu führen, daß die Risiken der Gefahrguttransporte laufend steigen werden. Schon die bei extremen Gefahren unzureichenden Haftungshöchstsummen werden die Beförderer nicht allzu stark stimulieren, in neue sichere Transporttechniken zu investieren bzw. Absender und Empfänger motivieren, sich die Frage vorzulegen, ob es für Gefahrgut ungefährliche Substitutionsprodukte gibt oder ob unverzichtbares Gefahrgut über kürzere Entfernungen transportiert werden kann⁸⁷. Vor allem aber wird die Inflation⁸⁸ dafür sorgen, daß die Haftungshöchstsummen faktisch sinken⁸⁹ werden, ohne daß Aussicht auf schnelle Anpassung besteht, so daß sich die Anreize, die Risiken der Gefahrgutbeförderung optimal zu steuern, noch weiter verringern werden. Ebenso erscheint es unter dem Aspekt der Verteilungsgerechtigkeit höchst zweifelhaft, ob bei Katastrophenschäden Opfer, die zu Krüppeln wurden, nur mit einer Teilentschädigung sollen rechnen können. Es geht hier nicht um die von Schmidt-Salzer⁹⁰ diagnostizierte und beklagte Anspruchsmentalität der Geschädigten, sondern darum, ob ein Beförderungszweig zu Lasten potentieller Geschädigter subventioniert werden soll⁹¹, denen man im Schadensfall den Verzicht auf den Ausgleich ihrer Schäden zumutet, obwohl von den Geschädigten nicht erwartet werden kann, daß sie den Gefährdungen infolge Gefahrguttransporten hätten stärker aus dem Weg gehen sollen⁹². Mit anderen Worten: Die CTRD führt statt zur Internalisierung der Risiken des Gefahrguttransportes zu deren partiellen Externalisierung auf gänzlich Unbeteiligte.

Man sollte nicht einwenden, daß die Beförderer auf den „Schutz“ des § 831 BGB verzichteten und daß ihnen zum Ausgleich der Haftungserweiterung eine Haftungsbegrenzung bei Verschulden geboten werden müsse. Zum einen wird es Beförderern nur relativ selten gelingen, den Exkulpationsbeweis zu führen⁹³ und auch einer Haftung aus dem arbeitsrechtlichen Freistellungsanspruch zu entgehen. Der Tausch „begrenzte Gefährdungs-

87 Derzeit wird bei Lagerung von Gefahrgut höher gehaftet, so daß man polemisch sagen könnte, aus der Perspektive der Haftung empfiehlt sich die „just in time“ Lieferung, bei der das Lager auf die Straße verlegt wird (*Becker* [Fn. 20], S. 405).

88 Maßgeblich ist nicht nur die Inflation in Deutschland, sondern in allen an den Internationalen Währungsfond angeschlossenen Ländern.

89 Kritisch auch *Becker* (Fn. 20), S. 399.

90 *Schmidt-Salzer* (Fn. 25), S. 122.

91 A. A. *Herber*, *TranspR* 1990, 51, 53, der von angemessenem Schutz gegenüber überzogener staatlicher Haftung spricht.

92 *Becker* (Fn. 20), S. 398.

93 Vgl. *Gass*, in: *Umwelthaftpflcht und Versicherung*, *Berichte über IWL-Kolloquien*, Bd. 24, Heft IV (1987), S. 11.

haftung“ gegen „volle Verschuldenshaftung“ dürfte daher langfristig die Beförderer begünstigen. Vor allem aber geht es ja nicht darum, eine unbegrenzte Gefährdungshaftung einzuführen, sondern darum, die Verschuldenshaftung nicht zu begrenzen, um die Externalisierung vermeidbarer Schäden zu verhindern. Wenn man eine beschränkte Gefährdungshaftung mit einer vollen Verschuldenshaftung kumulieren würde, so bestünde, jedenfalls solange die Haftungsschranken in etwa den ökonomischen Verhältnissen entsprechen, auch weniger Anreiz, die Verschuldenshaftung in Richtung auf eine heimliche Gefährdungshaftung fortzuentwickeln.

Ob man das Haftungssystem der CTRD billigt, hängt somit entscheidend davon ab, ob man meint, im Interesse der Rechtsvereinheitlichung⁹⁴ und der Förderung des Transportwesens aus der Sicht der Gefahrgutbeförderer kalkulierbarer machen zu müssen. Den potentiellen inländischen Geschädigten jedenfalls wäre langfristig besser gedient, wenn von der CTRD nur eine auf bestimmte Summen begrenzte Zwangshaftpflichtversicherung übrig bleiben würde.

94 Es wird u.a. von *Richter-Hannes*, *RabelsZ* 51 (1987), 357, 362 herausgearbeitet.