

20 Jahre Deutsche Gesellschaft für Transportrecht

Gelegentlich der Jahrestagung der Deutschen Gesellschaft für Transportrecht am 9. und 10. November 2006 in Hamburg hat der Vorsitzende, Professor Dr. Rolf Herber, folgende Ausführungen zur Geschichte der Gesellschaft gemacht:

Die Deutsche Gesellschaft für Transportrecht gedenkt auf ihrem Symposium über »Aktuelle Fragen des Transportrechts in Hamburg des 50. Jahrestages der Verabschiedung der CMR.¹ Das sollte vielleicht Veranlassung sein, einen kurzen Rückblick auf die Geschichte der Gesellschaft selbst zu werfen, die mit diesem zentralen Übereinkommen eng verbunden ist.

Die Deutsche Gesellschaft für Transportrecht ist am 22. November 1985 in Hamburg gegründet worden, an die Öffentlichkeit getreten ist sie im Laufe des Jahres 1986.²

Als die Gesellschaft – von 21 Gründungsmitgliedern – ins Leben gerufen wurde, war das Transportrecht keineswegs ein in sich geschlossenes, anerkanntes Rechtsgebiet. Es bestand vielmehr aus einer Fülle unterschiedlichster Rechtsvorschriften. Das inzwischen ein Jahrhundert alte, völlig überholte dispositive Frachtrecht des HGB wurde überlagert von der KVO, der EVO, zahlreichen Bedingungswerken wie AGNB, ADSp und Spezialverordnungen wie etwa den Beförderungsbedingungen für den Möbelumzug. Luftbeförderung und die Binnenschiffsbeförderung waren von vornherein in Sondergesetzen neben dem HGB geregelt. Daneben – wie leider auch heute noch – standen unterschiedliche Regelungen für die internationalen Beförderungen mit den einzelnen

Transportmitteln. Alles dies durchsetzt und in seiner Zersplitterung weitgehend verursacht durch öffentliches Recht, verbunden mit einem strengen Tarifizwang, dessen Durchsetzung der Bundesanstalt für den Güterkraftverkehr und den Wasser- und Schifffahrtsdirektionen oblag. Ein insgesamt trostloses Bild um so mehr, als für weite Bereiche des Zivilrechts – namentlich die KVO, die als Anlage zum Güterkraftverkehrstarif entstanden war – das Bundesministerium für Verkehr zuständig war, also nicht einmal eine einheitliche Betreuung des Gebietes durch das dafür allein geeignete Bundesministerium der Justiz gewährleistet war.

Die Gesellschaft setzte sich zum Ziel, diesen Zustand zu verbessern. Diesem Entschluß war eine gewisse Enttäuschung vorausgegangen: Seit langem besteht die Deutsche Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft – eine Vereinigung von Wirtschaftlern und Technikern, in der Juristen traditionell eine geringe Rolle gespielt haben und spielen. Auf Wunsch des Präsidenten habe ich versucht, innerhalb dieser Gesellschaft eine juristische Arbeitsgruppe aufzubauen und dies einige Jahre durchgehalten. Wir haben damals eine ganze Reihe interessanter Veranstaltungen gemacht, über die auch in der Schriftenreihe dieser Gesellschaft – die sich durch hohe Preise und kleine Auflagen auszeichnet – veröffentlicht wurden. Es stellte sich jedoch bald heraus, daß die Juristen in

1 Die Referate werden in diesem und im nächsten Heft abgedruckt.

2 Vgl. TranspR 1986, S. 316.

diesem Kreise keine rechte Resonanz fanden; sie waren auch nicht im Stande, zu den nicht unwesentlichen Gemeinkosten der DVWG durch Drittmittel beizutragen.

Deshalb haben die interessierten Juristen ihre eigene Heimstatt geschaffen. Natürlich steht diese auch Nicht-Juristen offen. Zwar haben wir uns rechtliche Fragen zum Gegenstand gewählt, sodaß diese im Vordergrund unserer Arbeit stehen. Aber namentlich im Transportrecht haben vielfach Persönlichkeiten aus der Praxis, die nicht ein juristisches Studium absolviert haben, große Erfahrung in der Anwendung von Rechtsvorschriften. Auch kann es durchaus auf Hindergrundüberlegungen wirtschaftlicher Art ankommen.

In der Folgezeit hat sich im Wesentlichen das Verfahren eingebürgert, daß die Gesellschaft alle zwei Jahre eine große Veranstaltung und in dem Jahr dazwischen eine kleinere, verbunden mit den Regularien, abgehalten hat. Diese Reihe von Veranstaltungen hat sich an dem jeweils aktuellen Fragen orientiert. Nachdem wir anfangs die Übung fortgesetzt haben, die Tagungsbeiträge in Sonderheften zu veröffentlichen, sind wir recht bald dazu übergegangen, die Vorträge in die Zeitschrift TRANSPORTRECHT aufzunehmen. Nur so wird gewährleistet, daß sie auch später noch zur Verfügung stehen und von Praxis und Wissenschaft zur Kenntnis genommen werden.

Auch im allgemeinen besteht zwischen Gesellschaft und Zeitschrift eine enge Wechselwirkung. Beide Institutionen haben, damit sage ich wohl nicht zu viel, das Rechtsgebiet entscheidend geprägt. Die Zeitschrift Transportrecht ist heute nicht zuletzt infolge ihrer Verbindung mit den Arbeiten der Gesellschaft praktisch die zentrale Zeitschrift für jeden, der sich mit dem Transportrecht befaßt. Die Zeitschrift wurde – damals noch klein und froschgrün – im Jahre 1978 von Herrn Runge in Saarbrücken gegründet, der sie zunächst im Selbstverlag mühsam aufgebaut hat. 1986 gab er die Herausgeberschaft ab und übertrug sie mir, nachdem ich 1984 aus dem Justizministerium zur Universität Hamburg übergewechselt war.

Zeitschrift und Gesellschaft haben gemeinsam, daß sie sehr geringem finanziellem Aufwand arbeiten. Das führt oft dazu, daß nicht alles so perfekt abläuft, wie es sein sollte. Es scheint aber beiden gelungen zu sein, ihre Mitglieder und Interessenten an gewisse Schönheitsfehler zu gewöhnen, ja vielleicht sogar manchmal diese mit dem Charme der Bescheidenheit zu verklären. So etwa der Umstand, daß wir bei der Gesellschaft immer noch unsere Tagesordnungen nicht auf Hochglanz drucken lassen, sondern selbst in die Maschine tippen und vervielfältigen.

Ich kann hier nicht alle Veranstaltungen der Gesellschaft aufzählen. Hervorzuheben ist aber etwa, daß die enge wirtschaftliche Beziehung von Transport und Versicherungen uns in vielen Veranstaltungen beschäftigt hat, darunter den großen Seminaren in München 1989 und 2005.

Besonders herausstellen möchte ich jedoch die Tagung der Gesellschaft 1991 in Wiesbaden, die unter dem Thema stand: »Das deutsche Transportrecht an der Schwelle zum europäischen Binnenmarkt«. Diese Tagung hat historische Bedeutung für die weitere Entwicklung des deutschen Transportrechts.

Nachdem die vorhergehenden Veranstaltungen das schon erwähnte Bild eines zerrissenen Rechtsgebietes, wenn man es überhaupt als solches sehen konnte, ausgeleuchtet haben, machte die Wiesbadener Veranstaltung deutlich, daß die beginnende Öffnung des europäischen Verkehrsmarktes

es wünschenswert erscheinen lassen mußte, das deutsche Transportrecht zuvor zu modernisieren. Was bloße rechtspolitische Vernunft bis dahin nicht zustande gebracht hatte, wurde nun mittelbar durch die europäische Vereinheitlichung gefördert. Auf dieser Tagung wurden die einzelnen Teilrechtsgebiete dargestellt und die Relation zum europäischen Recht erörtert. Es kam dabei deutlich zum Ausdruck, daß es hohe Zeit sei, über eine Modernisierung dieses Rechtsgebietes nachzudenken. Diese Anregung fiel im Bundesministerium der Justiz auf einen fruchtbaren Boden und führte dazu, daß ein Jahr später eine Sachverständigenkommission zur Reform des Transportrechts eingesetzt wurde. Diese Kommission legte 1996 ihren Bericht vor, der in enger Zusammenarbeit mit dem Ministerium – personifiziert durch Frau Dr. Czerwenka – erstellt worden war und die Grundlage für das Transportrechtsreformgesetz bildete, welches 1998 in Kraft trat. Hierüber ist viel berichtet worden; es ist hier nicht der Ort, auf Einzelheiten einzugehen. Das deutsche Transportrecht jedenfalls ist – was seinen innerstaatlichen Teil anbetrifft – durch diesen Anstoß der Gesellschaft weitgehend bereinigt worden. Es fehlt noch das Seerecht, an dem im Augenblick gearbeitet wird.

Übrigens hatte sich, weithin unbemerkt, schon zuvor einmal ein Kreis von Mitgliedern der Gesellschaft zusammengefunden, um im Namen der Gesellschaft einen Reformentwurf vorzulegen. Zu Anfang der 90er Jahre machte sich eine Arbeitsgruppe der Gesellschaft daran, einen Gesetzesvorschlag für ein neues Transportrecht auszuarbeiten. Diese Arbeiten waren allerdings zunächst noch beschränkt auf das Straßenfrachtrecht, das zweifellos das größte Ausmaß an Zersplitterung bot. Hier war auch der Reformbedarf am größten, weil das im Gefolge der staatlichen Tarifbindung seit Jahrzehnten in der KVO zwingend geregelte Güterfernverkehrsrecht auf der Straße eng mit dem Tarifsysteem verbunden war, sich eine Aufhebung der Tarife im Zuge der EG-Binnenmarktordnung jedoch abzeichnete. Dies geschah dann auch im sog. Tarifaufhebungsgesetz von 1993.

Diese Bemühungen, die von viel Idealismus getragen waren, wurden überholt durch die Einsetzung des Sachverständigenausschusses des Bundesjustizministeriums, dem nun eine weitergehende Aufgabenstellung zugrunde lag: Die Vereinheitlichung aller Teiltransportrechte, also des gesamten Frachtrechts außer dem (nur zunächst zurückgestellten) Seefrachtrecht. Die Arbeiten wurden damit auf einer amtlichen und für die notwendige Gesetzgebung aussichtsreicheren Ebene fortgesetzt.

Nach der Neuordnung des Transportrechts 1998 ergaben sich für die Gesellschaft automatisch Folgeaufgaben. Naturgemäß bedurfte das neue Recht nicht nur der Auslegung, es führte auch zur Anpassung von Geschäftsbedingungen. Hier waren vor allem die Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen betroffen, welche seit 1926 das deutsche Fracht- und Speditionsrecht prägten. Zwar waren sie schon durch eine Grundsatzentscheidung des BGH, wonach der zu Festkosten arbeitende Spediteur zwingend die Rechte und Pflichten eines Frachtführers hat, in Mitleidenschaft gezogen, doch ließen sie in weiten Bereichen die Herabsetzung des Haftungsbetrages und vor allem – dies war der Kern ihrer Konzeption – die Ersetzung der Haftung des Frachtführers durch einen Anspruch gegen die Versicherung zu. Diese Konstruktion war mit dem Transportrechtsreformgesetz verbaut. Mit Recht, denn sie war für den Versender nicht nur segensreich, indem ihm ein solventer Anspruch gegen eine

Versicherung anstelle eines möglicherweise uneinbringlichen Anspruchs gegen den Spediteur gegeben wurde. Die Bedingungen setzten ihn auch der Gefahr aus, aus Unkenntnis gegen den falschen Beklagten vorzugehen und seinen Anspruch alsbald innerhalb der damals kurzen Frist von acht Monaten verjährt zu sehen. Die ADSp durchlebten einige unruhige Zeiten, überstanden jedoch die Veränderung zwar etwas gerupft, aber immer noch als ein wesentliches, wohl das wesentliche Bedingungsnetz des Transportrechts. Bei dieser Entwicklung leistete die Gesellschaft mit ihren Veranstaltungen, wie ich hoffe, etwas Hilfe.

Natürlich hatte sich die Gesellschaft in der Zwischenzeit mit anderen Themen beschäftigt, so 1992 mit dem Gefahrgutrecht auf einem Seminar bei den Chemischen Werken Hüls, 1994 auf einem Seminar über aktuelle Fragen des deutschen und internationalen Landtransportrechts in Nürnberg, das vor allem dem Vergleich der Auslegung der CMR in verschiedenen europäischen Staaten diente, und 1995 mit aktuellen Fragen des Lufttransportrechts in Frankfurt. 1997, wiederum in Frankfurt, waren dann bereits der Bericht der Sachverständigenkommission und der Gesetzentwurf des Ministeriums Gegenstand der Erörterung, bevor mit der Tagung 1999 in Hamburg die Folgeprobleme der Transportrechtsreform beleuchtet werden konnten, natürlich ohne dabei die Entwicklung im sonstigen Transportrecht aus dem Auge zu verlieren.

Mit dem Symposium des Jahres 2001 ging die Gesellschaft erstmals in eines der neuen Bundesländer, nach Leipzig. Hier widmete sie sich auch erstmals einem neuen Begriff, der vielen Transportjuristen wegen seines etwas unscharfen juristischen Gehalts noch suspekt ist, dem der Logistik. Auch die Auswirkungen der Reform des deutschen Schuldrechts auf das Transportrecht boten neue Probleme, ferner die Öffnung des eisernen Vorhangs, welche die Rechte der osteuropäischen Staaten in das Blickfeld rückte.

Die guten Erfahrungen mit der Tagung in Leipzig führten dazu, daß wir das nächste Symposium in Dresden abhielten, sicher einer der Höhepunkte im Leben der Gesellschaft. Dort wurde im internationalen Vergleich über ein inzwischen dringend gewordenes Problem der deutschen Rechtsprechung diskutiert: Die Durchbrechung der Haftungsgrenzen namentlich bei der CMR. Die strenge Rechtsprechung des BGH zum Organisationsverschulden machte der Praxis zunehmend Sorgen und führte zu den bekannten Bestrebungen der Frachtführer, Schadenersatzprozesse durch vorbeugende negative Feststellungsklage aus dem deutschen Rechtsraum herauszuhalten. Im internationalen Vergleich erwies sich zwar die Rechtsprechung des BGH rechtsdogmatisch als gar nicht so unterschiedlich von der vieler anderer Länder, doch schien ein wesentlicher Unterschied vor allem darin zu liegen, daß die Anforderungen an die Sorgfalt von der deutschen Rechtsprechung sehr viel strenger gehandhabt werden als im Ausland.

In Dresden zeigte sich übrigens auch erstmals, daß die Zahl der Teilnehmer größer war als erwartet und die räumlichen Gegebenheiten des Hotels zu sprengen drohten.

Nachdem auf der Mitgliederversammlung in Köln 2004 neben der Terrorismusgesetzgebung der USA, die damals vor allem den Luftverkehr betraf, wiederum die Logistik eine Rolle spielte, wurde diese 2005 zum Gegenstand einer Sondertagung in Mainz. Das Stichwort Logistik wird uns wohl auch künftig begleiten müssen, zumal der Deutsche Spediteur- und Logistikverband kürzlich Bedingungen hierfür entworfen hat³, über die auch auf dieser Tagung gesprochen werden wird.

Dieser gedrängte Überblick zeigt, daß die Gesellschaft sich mit fast allen Gebieten des Transportrechts befaßt hat. Nur am Rande allerdings mit dem Binnenschiffahrtsrecht, für welches ein eigener Verein für Binnenschiffahrtsrecht besteht, mit dem wir eng zusammenarbeiten. Und – last not least – wenig mit Seerecht, weil hierfür der Deutsche Verein für Internationales Seerecht seit langem eine Heimstatt darstellt. Allerdings haben wir hier auch einmal etwas genauer über den Zaun gesehen, als wir im April 2004 zu einer internationalen Diskussion über die Arbeiten der Vereinten Nationen zur Ausarbeitung eines neuen Seefrachtübereinkommens in Hamburg eingeladen haben. Die Verhandlungen in UNCITRAL haben ein Ausmaß angenommen und der Entwurf weist einen Grad an Unschärfe und Unklarheit auf, daß man sehr schnell die Lust verlieren kann, sich damit zu beschäftigen. Dies hält offenbar auch den Deutschen Verein für Internationales Seerecht davon ab, die notwendige Kritik an diesem Vorhaben zu üben – eine Kritik allerdings, von der sicher ist, daß sie ebenso wie unsere ungehört bleiben würde.

Blicken wir heute auf diese Geschichte zurück, so möchte ich einen der vielen Aspekte unserer Arbeit besonders betonen: Wir haben stets mit besonderer Freude festgestellt, daß die deutschen Richter, die auf diesem Rechtsgebiet tätig sind, uns regelmäßig zu Diskussionen zur Verfügung gestanden haben. Ich denke und hoffe, daß auch sie dabei Anregungen und Anschauungen aus der Praxis für sich gewonnen haben. Anerkennend hervorzuheben ist aber jedenfalls, daß deutsche Richter stets sehr großzügig bereit sind, über ihre Rechtsprechung zu diskutieren – wie sie sich ja auch in den Urteilen durchaus mit kritischer Literatur auseinandersetzen. Das ist nicht selbstverständlich. Wir haben eine unserer ersten Veranstaltungen 1989 in Straßburg durchgeführt und einmal versucht, einzelne Fragen der Rechtsprechung zur CMR mit deutschen und französischen hohen Richtern zu erörtern. Dabei hat sich sehr bald herausgestellt, daß die französischen Richter Kritik an ihren Urteilen weit weniger gewöhnt sind – jedenfalls aber nicht bereit waren, diese mit Anwälten außerhalb des Gerichtssaales zu erörtern.

20 Jahre Transportrechtsgesellschaft sind also eingebettet in 20 Jahre Entwicklung des Transportrechts. Diese ist nicht zuletzt auch beeinflusst worden von der Gesellschaft, die das Rechtsgebiet, welches bei ihrer Gründung kaum Konturen hatte, wesentlich mit geprägt hat. Vielleicht hat sie dabei einen Pyrrhussieg errungen: Durch die Einrichtung des Fachanwalts für Transport- und Speditionsrecht. Mit dieser Institution ist das Interesse an der Gesellschaft weiter gestiegen. Das hat erfreulicherweise auch zu einem starken Anstieg der Mitgliederzahl geführt.

Das wird nicht ohne Folgen bleiben können für die Organisation der Gesellschaft. Sie hat jetzt über 400 Mitglieder, jedoch praktisch keine Verwaltung. Diese wird sie auch deshalb verstärken müssen, weil die mit der Mitgliederzahl gewachsene Bedeutung sie veranlassen sollte, künftig nicht mehr nur jährliche Tagungen durchzuführen, sondern auch die nun versammelte Erfahrung noch mehr in den Dienst der Gestaltung der Gesetzgebung zu stellen. Schon bisher hat sie zu Gesetzesvorhaben Stellung genommen, doch sollte die Basis für solche Meinungsäußerungen verbreitert werden.

Alles in allem, so glaube ich, sind die 20 Jahre, auf die wir zurückblicken können, recht erfolgreich gewesen.

3 TranspR 2006, 260.