übertragen sind. Auch im Verhältnis zu anderen Schädigern scheinen die Grundsätze der Beweislastverteilung im Arzthaftungsprozess aus den höchstrichterlichen Billigkeitserwägungen heraus übertragbar zu sein.

[24] In Anbetracht der Tatsache, dass es im Innenverhältnis vom Zufall abhängig ist, wer Gläubiger und wer Schuldner einer Forderung ist, macht es erforderlich, dass sich der Gläubiger im Regressprozess nicht selbst „belasten" und einen eigenen Fehler zugeben muss.

[25] Die Streitverkündung könnte durch das Urteil jedoch zu einer rein verjährungshemmenden Maßnahme werden.

BERICHT

Rechtsanwalt Prof. Dr. Andreas Gran*

Die Rechtsprechung zum Transportrecht im Jahr 2022

Dieser Überblicksbericht, zuletzt NJW 2022, 990, dient dazu, den Leserinnen und Lesern einen knappen Einblick über das wirtschaftlich wichtige und zugleich komplexe Rechtsgebiet zu verschaffen. Der Beitrag mündet in der klären Empfehlung des Autors, das gesamte Transportrecht abermals zu reformieren und dabei Komplexität zu vermeiden, unter anderem durch Streichung des Vertragstypus Spedition.

I. Einleitung

[1] Im Berichtzeitraum waren aktuelle Auswirkungen auf das Wirtschaftsgeschehen Gegenstand von Entscheidungen. Im Übrigen wurden die zentralen Vorgaben der Rechtsprechung weiter verfestigt. Die schlichte Kenntnis von den einschlägigen Normen genügt nicht ansatzweise, um die Rechtslage einschätzen zu können. Bei dem Rechtsgebiet Transportrecht handelt es sich um ein Rechtsgebiet, bei dem die richterliche Rechtsfortbildung einen hohen Stellenwert hat. Rechtsvereinfachung ist hier dringend geboten und es zeigt sich, dass die Struktur nach Verkehrsträgern und Vertragstypen angesichts der Praxisrelevanz von ganzheitlicher Logistik nicht mehr zeitgemäß ist.[1]

II. Vertragstypen

[2] Im Transportbereich unterliegen Vertragsabschlüsse im Grundsatz den allgemeinen Vorgaben des BGB. Allerdings handelt es sich um einen Bereich mit Vertragstypen, die nicht im besonderen Schuldrecht des BGB aufgenommen wurden, sondern im Handelsgesetzbuch (HGB) eine sonderrechtliche Regelung erfahren haben. Konkret gibt es dort die Regelungen zum Frachtvertrag einerseits (§§ 407 ff. HGB), wenn die vertraglich geschuldete Leistung das Befördern von Gütern ist, und zum Speditionsvertrag andererseits (§§ 453 ff. HGB), wenn die vertraglich geschuldete Leistung (nur) das „Besorgen" der Beförderung – insbesondere durch organisatorische Unterstützung – ist. Ergänzt werden die Vertragstypen des HGB durch Normen für den Lagervertrag (§§ 467 ff. HGB), bei welchem sich die geschuldete Leistung auf das Verwahren von Gütern ohne größere Ortsveränderung erstreckt. Obwohl der Gesetzgeber an diesen Vertragstypen im HGB (Frachtvertrag, Speditionsvertrag sowie Lagervertrag) festhält, hat sich die Branche kontinuierlich von den klassischen Bezeichnungen entfernt und der Begriff „Logistik" ist verbreitet. Es handelt sich dabei um die üblicherweise typengemischten Verträge, bei denen diese Vertragskomponenten kombiniert werden („one stop shop") und oft sonstige Werk- und Dienstleistungen hinzukommen, etwa bei Übernahme von Fertigungstätigkeiten. Der in der Praxis übliche sogenannte Logistikvertrag ist als solcher nicht gesetzlich geregelt. Die sich daraus ergebenden typischen Rechtsprobleme sind nur zu lösen, wenn die jeweils einschlägige Kodifizierung beachtet wird. Wichtig sind dahingehend die konkrete Ausgestaltung und der Wortlaut von Vertragsdokumenten.[2]

[3] So hat das Hanseatische OLG Hamburg[3] die Abgrenzung der Vertragstypen bei einem Seebeförderungsvertrag analysiert. Die Verantwortlichkeit der dortigen Beklagten habe sich aus einem „Frame Agreement" ergeben, denn danach war unter „Description of the transport relation" die streitgegenständige Seebeförderung aufgeführt. Auch sei der für die Beklagte gewählte Begriff „carrier" in dem Vertragsdokument dafür entscheidend, dass diese selbst dann hafte, wenn sie nur als „Spediteur" oder als „Agent" tätig geworden sei. Dass ein Vertrag über die sogenannte Kranung einer Yacht aus dem Wasser, deren Verbringung auf den

* Der Autor, LL. M., ist Fachanwalt für Transport- und Speditionsrecht bei der Kanzlei Arnecke Sibeth Dabelstein sowie Hochschullehrer an der International School oft Management (ISM) in Frankfurt a. M. und Berlin.

1 Insges. vertiefend Pokrant/Gran Transport- und Logistikrecht, 12. Aufl. 2019.

2 Gran NJW 2018, 1717.

3 OLG Hamburg RdTW 2022, 397.

Abstellort sowie die nachfolgende Aufbewahrung ein gemischter Vertrag mit den Komponenten Fracht-/Lagervertrag sei, hat das OLG Schleswig[4] entschieden. Insoweit abweichende Allgemeine Geschäftsbedingungen, wonach dies ein Mietvertrag sei, erachtet das Gericht als unwirksam. Zudem sei bei der Beurteilung der Haftung auf den Schwerpunkt der geschuldeten Leistung abzustellen. Vor diesem Hintergrund der komplexen Vertragsbeziehungen im Transport- und Logistikbereich hat sich das OLG Düsseldorf[5] eingehend mit der Problematik befasst, dass bei Transportverträgen typischerweise ein Dreiecksverhältnis zwischen 1. Frachtführer, 2. Absender und 3. Empfänger besteht. Hinzu kommt, dass Frachtführer üblicherweise sogenannte Unterfrachtführer einsetzen, die über die Zurechnungsnorm des § 428 HGB in den Verantwortungsbereich fallen. Was die Zurechnung des Verhaltens von Absender und Empfänger anbelangt, so fehlt nach Einschätzung des Gerichts eine solche Norm. Klargestellt wird aber, dass Absender und Empfänger in Gesamtgläubigerschaft dem Frachtführer gegenüberstünden. Das führe dort zu einem Wahlrecht bei der Inanspruchnahme auf Schadensersatz und sei andererseits bei einer etwaigen Aufrechnung zu berücksichtigen.

III. Haftungsstruktur

[4] Naturgemäß ist das Haftungsrisiko beim Umgang mit anvertrauten Gütern groß. Unfälle, Diebstähle usw. führen dazu, dass zahlreiche Rechtsstreitigkeiten mit Bezug zum Transport- und Logistikrecht ausgetragen werden. Um diese Besonderheiten besser einschätzen zu können, ist eine Befassung mit den Vorgaben des deutschen Gesetzgebers im sogenannten Transportrechtsgesetz von 1998, welches in das HGB aufgenommen wurde, unumgänglich. Prägnant ist insoweit das spezielle Haftungssystem, denn anders als im bürgerlich-rechtlichen Haftungsrecht gem. §§ 280 ff. BGB sehen die Normen des HGB drei Haftungskonstellationen vor:

- Entweder ist jede Haftung ausgeschlossen, wenn ein sogenannter Entlastungsbeweis geführt werden kann, oder
- es kommt zu einer Verpflichtung zum vollen Schadenausgleich, wenn ein sogenanntes qualifiziertes Verschulden vorliegt (ua § 435 HGB) oder
- es kommt zu einer sogenannten begrenzten Haftung, bei der trotz nachgewiesenem kausalen Schaden im Grundsatz nur bis zur Höhe bestimmter Beträge gehaftet werden muss, die sich grundsätzlich aus dem Gewicht der jeweiligen Sendung errechnen lassen (ua § 412 HGB).

[5] Der Gesetzgeber hat also zunächst die Möglichkeit des Haftungsausschlusses vorgegeben (§§ 426, 427 HGB) und die Rechtsprechung konkretisiert dies stetig. Besondere Bedeutung erlangten die Auswirkungen der sogenannten Corona-Beschränkungen, wobei die frachtrechtlichen Risikobereiche abzuwägen sind und sich die Frage nach der Anwendbarkeit der Grundsätze über die Anpassung der Geschäftsgrundlage stellt. Zutreffend wird darauf hingewiesen, dass durch die vorrangigen HGB-Bestimmungen die Anwendbarkeit dieses Rechtsinstituts nicht ausgeschlossen wird und § 313 BGB herangezogen werden kann,[6] wobei die massiven Auswirkungen auf den Logistikbereich eine Anpassung zahlreicher Dauerschuldverhältnisse erfordern dürften. Dass die ohnehin teils überlasteten Gerichte dieses Ausmaß kaum bewältigen können, bewirkt jedoch eine zurückhaltende Berufung auf den sogenannten Wegfall der Geschäftsgrundlage. Damit verbunden stellt sich die Frage, inwieweit sich Frachtführer auf „höhere Gewalt" berufen können und wie sich dies konkret auf Leistungspflicht und Vergütung auswirkt.[7]

[6] Demgegenüber hat der Gesetzgeber die Möglichkeit der vollen Haftung vorgegeben, wozu eine spezifische Rechtsprechung entstanden ist. § 435 HGB bietet hier die normative Grundlage, wenn der Schaden bewusst leichtfertig – nach dem im Verhältnis zu § 276 BGB ungewöhnlichen Gesetzeswortlaut – herbeigeführt wird. Entsprechendes gilt bei grenzüberschreitenden Straßengüterbeförderungen gem. Art. 29 CMR. Dies sah das OLG Frankfurt a. M.[8] beispielsweise bereits als gegeben an, wenn die Funktion von Kühltechnik im Beförderungsmittel nicht vor und während der Fahrt überprüft wird.

[7] Seit Jahren ist dahingehend die beim BGH entwickelte Rechtsprechung zum groben Organisationsverschulden verfestigt, wonach eine Berufung auf Haftungshöchstbeträge nur möglich ist, wenn der Schadenort räumlich, zeitlich und personell eingegrenzt werden kann und kein konkretes Fehlverhalten nachzuweisen ist. Etwas mäßigend hat dies nun auch der OGH Österreich[9] zusammengefasst. Anspruchstellende haben demnach zwar die Beweislast für das qualifiziertes Verschulden, aber bei der transportrechtlichen Situation typischerweise keinen Einblick in die Sphäre des Frachtführers. Deshalb sei Aufklärung geboten und den Frachtführer treffe nach den Grundsätzen von Treu und Glauben eine Darlegungspflicht über die Organisation in seinem Unternehmen zur Sicherung des übernommenen Gutes und über die im konkreten Fall gepflogenen Maßnahmen. Der Vorwurf des Organisationsverschuldens erfordere einen objektiv und auch subjektiv schweren Verstoß gegen die Anforderungen der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt und zwar in ungewöhnlich hohem Ausmaß. Daraus dürfe sich aber nicht ergeben, dass jeder Organisationsfehler für die „Durchbrechung" von Haftungshöchstbeträgen genüge. Bei hochwertigen und leicht verwertbaren Gütern sei eher mit Eigentumsdelikten zu rechnen, weshalb höhere Sicherungsanforderungen zu stellen seien.

[8] Mit grundsätzlichen Haftungsfragen bei einem Seetransport hat sich das OLG Hamburg[10] befasst, da bei dieser Beförderungsart die BGB-Regelungen fortgelten können. Diese Entscheidung ist aufschlussreich, denn es geht nicht nur um frachtrechtliche Sondervorschriften, sondern auch um die Anwendbarkeit des allgemeinen Schuldrechts der §§ 280 ff. BGB bei den Verspätungsschäden. Dazu sieht das BGB grundsätzlich die Möglichkeit des Schadensersatzes „neben der Leistung" nach § 286 BGB sowie die Möglichkeit des Schadensersatzes „statt der Leistung" gem. §§ 280, 281 BGB vor. Bei dem insoweit geschuldeten Seetransport bestünde die Hauptleistungspflicht darin, die Güter auf dem Seeweg zum Bestimmungsort zu befördern und dem Empfänger abzuliefern und zwar als einheitliche Leistung. Konkretisiert wurde die Verspätung, weil für die Seebeförderung 19 Tage eingeplant waren. Hinsichtlich der Verspätungsschäden befasste sich der Senat mit § 286 BGB und urteilte im Ergebnis, dass sich die Haftung jedoch aus § 280 I BGB

4 OLG Schleswig NJW-RR 2022, 1620.
5 OLG Düsseldorf TranspR 2022, 426 = BeckRS 2018, 47767.
6 Schmidt TranspR 2022, 10.
7 Gran Logistik und Recht (LogR) 2023, 45.
8 OLG Frankfurt a. M. TranspR 2022, 434.
9 ÖstOGH RdTW 2023, 62.
10 OLG Hamburg RdTW 2022, 397.

wegen Verletzung der allgemeinen Pflicht zur vertragsgemäßen Leistungserbringung ergeben würde, auch unter Betrachtung des § 281 BGB.

[9] Vorstehende Ausführungen zur Haftung gewinnen an Komplexität, wenn die Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen (ADSp) betrachtet werden, mit denen einige Branchenverbände – zuletzt 2017 mit entsprechender Empfehlung gegenüber deren Mitgliedsunternehmen zur vertraglichen Einbindung – die rechtlichen Rahmenbedingungen konkretisierten und modifizierten. Dazu hat der BGH eine spezielle Thematik der Auswirkung auf seerechtliche Haftung beleuchtet und den geringen Haftungshöchstbeträgen im Seerecht (2 Sonderziehungsrechte gegenüber grds. 8,33 Sonderziehungsrechten bei sonstigen Verkehrsträgern) Vorrang eingeräumt.[11]

IV. Schadensnachweis

[10] Neben diesen Vorgaben in Gesetz und Rechtsprechung hinsichtlich der Verantwortlichkeit bei Schäden, befassen sich Gerichte typischerweise mit den Anforderungen beim Schadensnachweis. Bei einem Verstoß gegen gesetzliche Kühlvorgaben sah das OLG Frankfurt a. M.[12] bereits den Nachweis für einen Schadenseintritt als erbracht an. In diesem Zusammenhang hat das OLG Düsseldorf[13] entschieden, dass eine Schadensschätzung (§ 287 ZPO) allenfalls möglich sei, wenn bereits Menge und Qualität, also konkrete wertbildende Faktoren, der geschädigten Transportgüter von der Anspruchstellerseite bewiesen sind. Nach ständiger Rechtsprechung kann dann auch ein Anscheinsbeweis wirken, wonach die zum Transport übergebenen Güter denjenigen in Rechnung und Lieferschein entsprechen.

V. Verjährung

[11] Wer sich mit Transportrecht befasst, sollte einen Überblick zu den speziellen Regelungen für Verjährung haben. Hierzu sei eine Entscheidung des OLG Saarbrücken[14] zur Hemmung der Verjährung erwähnt. Gegenstand war eine transportrechtliche Vorgabe, wonach die Verjährung durch eine schriftliche Schadensanzeige gehemmt wird bis zu dem Tag, an welchem der Frachtführer sie schriftlich zurückweist und die beigefügten Belege zurücksendet. Damit sollen die Beteiligten ohne Verjährungsrisiko vor gerichtlicher Inanspruchnahme interne Prüfungen durchführen können. Hierbei müsse der Anspruchsteller erklären, ob und wem gegenüber gehaftet werden solle. Erforderlich sei demnach eine Erklärung, aus welcher der Transportunternehmer eindeutig seine Inanspruchnahme durch einen bestimmten Anspruchsteller entnehmen kann. Für die Schriftform genüge – nach dieser Ansicht – grundsätzlich jede Form der Lesbarkeit, also auch Telefax oder eine E-Mail, und die Einhaltung der Schriftform des § 126 BGB sei nicht erforderlich.

VI. Internationales Recht

[12] Neben dem Normengefüge im deutschen Handelsrecht wird Transportrecht traditionell geprägt von internationalem Recht, denn Beförderungen betreffen oft mehrere nationale Staats- und damit Rechtsgebiete. Um hier den grenzüberschreitenden Warenfluss zu erleichtern, bestehen insbesondere internationale Rechtsabkommen. Bei Vorliegen der Anwendungsvoraussetzungen verdrängen diese die Anwendbarkeit nationalen Transportrechts. Dabei ist das Rechtsabkommen CMR für grenzüberschreitende Straßengüterbeförderungen bereits vorrangig, wenn entweder der Abgangs- oder der Bestimmungsort in einem Ratifikationsstaat gelegen ist (Art. 1 CMR). Demgegenüber ist das für grenzüberschreitende Luftbeförderungen von Gütern konzipierte Montrealer Übereinkommen grundsätzlich nur einschlägig, wenn sowohl der Abgangs- wie auch der Bestimmungsort in Ratifikationsstaaten liegen (Art. 1 MÜ). Dabei ist entscheidend, ob die vertragliche Verpflichtung zum Lufttransport übernommen wird, weshalb auch eine Spedition bei der Vereinbarung einer feststehenden Vergütung in diesem Sinne Luftfrachtführer sein könne. Das wurde vom LG Frankfurt a. M.[15] vor dem Berichtszeitraum betont und prägt auch nachfolgende Entscheidungen. Weitere Abkommen bestehen für Schienen- und Wasserbeförderungen, also jeweils für die verschiedenen Verkehrsträger.

[13] Das internationale Transportrecht ist zwar weitgehend durch internationale Rechtsabkommen geregelt, aber auch das supranationale Recht der Europäischen Union ist zu berücksichtigen. Bei den drei wesentlichen Zielen des EU-Rechts – Wettbewerbsförderung, Sicherheit und Umweltschutz – bestehen zahlreiche Berührungsbereiche mit dem Transportgewerbe. Vor diesem Hintergrund sind die Entscheidungen des EuGH ebenfalls relevant. Hinsichtlich des Eisenbahnrechts sei deshalb ein Urteil erwähnt, welches das Verhältnis der Eisenbahnverkehrsunternehmen und der Eisenbahninfrastrukturunternehmen betrifft. Hierzu entschied der EuGH[16] einerseits hinsichtlich des Haftungsumfangs und andererseits hinsichtlich des Bezuges zu nationalem Recht. Auch im Luftverkehrsrecht kommt es regelmäßig zu Entscheidungen des EuGH[17] bezüglich der Auslegung internationalen Rechts. So hat er sich auch mit dem Begriff „Unfall" befasst und dies auf Umstände außerhalb des Beförderungsmittels erstreckt.

VII. Allgemeine Geschäftsbedingungen

[14] Im Berichtszeitraum hat sich der BGH[18] eingehend mit der Inhaltskontrolle von AGB bei Verwendung durch einen „Paketdienstleister" gegenüber Verbraucherinnen und Verbrauchern befasst. Dieser Entscheidung waren Urteile vom OLG Frankfurt a. M.[19] und LG Frankfurt a. M.[20] vorausgegangen. Klägerin war eine Verbraucherzentrale. Inwieweit dies auf AGB unternehmerischen Bereich übertragbar ist, bedarf ergänzender Betrachtung.

[15] Der BGH weist auf Folgendes hin:

- Klauseln, wonach Weisungen nach Übergabe der Pakete vom Versender nicht befolgt werden müssen, die also § 418 I bis V und § 419 HGB abbedingen, hielten einer

11 BGH NJW 2023, 978 (unter Nr. 4 in diesem Heft).
12 OLG Frankfurt a. M. TranspR 2022, 434.
13 OLG Düsseldorf TranspR 2022, 426 = BeckRS 2018, 47767.
14 OLG Saarbrücken 20.5.2022 – 5 U 34/231, BeckRS 2022, 17810.
15 LG Frankfurt a. M. RdTW 2023, 68.
16 EuGH ECLI:EU:C:2022:563 = EuZW 2022, 880 – ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft.
17 EuGH ECLI:EU:C:2022:424 = NJW-RR 2022, 986.
18 BGH RdTW 2022, 274 Rn. 20 = NJW 2022, 2261 Ls.
19 OLG Frankfurt a. M. RdTW 2022, 116.
20 LG Frankfurt a. M. 24.10.2019 – 2/24 O 184/18, BeckRS 2019, 52058.

AGB-Inhaltskontrolle gem. § 307 I 1 und II Nr. 1 BGB stand, wenn Paketversendungen im Massengeschäft bei kurzer Beförderungsdauer zu niedrigen Preisen für jedermann besorgt werden.

- Eine Klausel, wonach bei erteilter Abstellgenehmigung ein Paket als zugestellt gelte, wenn es an der in der Genehmigung bezeichneten Stelle abgestellt worden ist, sei gem. § 307 I 1 BGB unangemessen, da sie den Auftragnehmer nicht verpflichtet, den Empfänger über die erfolgte Abstellung zu informieren und damit in die Lage zu versetzen, die Sendung bald an sich zu nehmen.
- Klauseln seien wirksam und mit den Transparenzanforderungen des § 307 I 2 BGB vereinbar, wenn bestimmte Güter von der Beförderung ausgeschlossen werden, insbesondere unzureichend verpackte Güter, wie auch Güter, die einer Sonderbehandlung bedürfen (zB besonders Güter, die zerbrechlich sind oder nur stehend oder nur auf einer Seite liegend transportiert werden dürfen), Telefonkarten und Pre-Paid-Karten, Geld und geldwerte Dokumente und Güter oder Pakete, deren Versand nach den jeweils anwendbaren Sanktionsgesetzen insbesondere wegen des Inhalts, des Empfängers oder aufgrund des Herkunfts- oder Empfangslands verboten ist.
- Klauseln, mit denen der Auftragnehmer verderbliche und temperaturempfindliche Güter, wie auch Güter mit geringem Wert und Risiken hoher Folgeschäden (zB Datenträger mit sensiblen Informationen) oder bestimmte Abfälle von der Beförderung ausschließt, seien allerdings gem. § 307 I 2 BGB nicht klar verständlich und deshalb unwirksam.
- Eine Klausel, welche den Auftragnehmer berechtigt, bei Verdacht auf das Vorliegen von Verstößen gegen Beförderungsausschlüsse Pakete zu öffnen und damit in das Postgeheimnis einzugreifen, sei unwirksam, denn sie benachteilige Verbraucher entgegen den Geboten von Treu und Glauben unangemessen, wenn dies für einen geordneten Betriebsablauf oder für den Schutz anderer Rechtsgüter nicht erforderlich ist.
- Eine Klausel, welche verschuldensunabhängig eine umfassende Pflicht zum Schadensausgleich und Kostenübernahme vorgibt, die aus einer vertragswidrigen Beauftragung zur Beförderung von sogenannten Verbotsgütern resultieren, sei wegen unangemessener Benachteiligung unwirksam.
- Eine Klausel, welche die Auslegung zulässt, dass sie eine Haftung des Auftragnehmers für vorsätzlich oder leichtfertig verursachte Folgeschäden und Folgekosten bei Verlust oder Beschädigung eines Pakets ausschließt, verstoße gegen § 309 Nr. 7 Buchst. b BGB und § 449 I 1 und III HGB und sei somit unwirksam.

VIII. Verfahrensrecht

[16] Durch die Komplexität der Vertragsbeziehungen bei Gütertransporten befasst sich die Rechtsprechung regelmäßig mit den prozessualen Auswirkungen. Typisch ist dabei, dass im Zuge einer gerichtlichen Inanspruchnahme von sogenannten Hauptfrachtführern beklagte Parteien ihrerseits den Streit gegenüber den sogenannten Unterfrachtführern verkünden, wenn diese letztlich für einen Schaden in deren Gewahrsam und Obhutszeitraum verantwortlich gehalten werden. Diese Form des Rückgriffs führt oft zu prozessualem Aufwand, weshalb eine Entscheidung zu erwähnen ist, wonach die Kosten für die Übersetzung einer Streitverkündungsschrift nicht erstattungsfähig seien, wie es das OLG Schleswig[21] urteilte. Mit der Berechtigung des Insolvenzverwalters über das Vermögen eines insolventen Versicherungsnehmers zur Fortsetzung eines Haftungsprozesses bei einem Transportschaden hat sich der BGH[22] befasst und die Prozessführungsbefugnis im eigenen Namen im Hinblick auf § 86 II VVG bejaht. Hinsichtlich der Unterbrechung einer sogenannten materiellen Ausschlussfrist im internationalen Rechtsabkommen für Luftbeförderungen urteilte das LG Frankfurt a. M.,[23] dass ein Mahnverfahren nur fristunterbrechend sei, wenn es alsbald nach Erhebung des Widerspruchs an das Streitgericht abgegeben wird.

IX. Zusammenfassung

[17] Die Rechtsprechung hat wesentliche Besonderheiten des Transportrechts abermals bekräftigt. Die „Standardprobleme" bei Vertragsgestaltung und Schadensregulierung sind auch im Berichtszeitraum wieder in diversen Entscheidungen zum Ausdruck gekommen. Insgesamt zeigt sich aber weiterhin, dass die vom Gesetzgeber vorgesehene Grundstruktur, sei es der entbehrliche Vertragstypus „Spedition" oder die häufige Trennung der Normen je nach Verkehrsträgern, eine Kompliziertheit mit sich bringt, die der Rechtsklarheit nicht dient. Dabei führt die Wortwahl im HGB auch nach der Reform 1998 zu Irritationen, wenn dort beispielsweise von „Leuten" (vergleichbar mit Erfüllungsgehilfe) oder von „bewusster Leichtfertigkeit" (vergleichbar mit grober Fahrlässigkeit) die Rede ist. Es sollte somit über eine Vereinfachung des gesamten Rechts in der Logistik dringend nachgedacht werden, denn es kann nicht unterstellt werden, dass hinreichend Rechtskenntnisse in Breite vorhanden sind, wie es bei einer derart wirtschaftlich wichtigen Branche geboten wäre. Vielmehr lässt sich empirisch belegen, dass insgesamt zu wenig Rechtsbewusstsein und Rechtskenntnis besteht, was gesellschaftlich und wirtschaftlich kritisch ist und auch an der konservativen deutschen Rechtsbildung und Rechtskultur liegen kann. Besondere Fachkenntnis kann der Fachanwaltschaft Transport- und Speditionsrecht vorbehalten bleiben, aber ein Zugang zu den wesentlichen Rechtsvorgaben sollte erleichtert werden. Insgesamt ist ohnehin nicht ersichtlich, weshalb es für Logistikleistungen derartiger Komplexität bedarf, während beispielsweise IT-Leistungen grundsätzlich nach den allgemeinbekannten Vorgaben des BGB geregelt sind. Insgesamt muss, nicht nur im Transportrecht, dringend darüber nachgedacht werden, wie kodifiziertes Recht in Wirtschaft und Gesellschaft, bekannt wird.[24] Das Transportrecht verdeutlicht das rechtsstaatliche und bildungsbedingte Problem. Zu komplexe Vorgaben werden nicht in Breite vermittelt. Dies ist riskant, auch angesichts beschriebener Ausprägung in der Judikative.

21 OLG Schleswig TranspR 2022, 534 = BeckRS 2022, 38034.
22 BGH NJOZ 2023, 89.
23 LG Frankfurt a. M. RdTW 2023, 51.
24 Gran JR 2023 online; Gran MDR 2022, 1521, Gran JA 2022, IV, Gran ZVI 2022, 294; Gran ZRP 2022, 194.