

und Straßburg, eine zielbewußte Zoll- und Frachttarifpolitik werden zusammenwirken, um dem Straßburger Hafen die erwartete Verkehrsvermehrung zu bringen. Und anderseits wird der vergrößerte Verkehr nicht nur die Stellung Straßburgs als Hafenplatz heben, sondern auch die Bedeutung der Rheinwasserstraße für die Wirtschaft des französischen Hinterlandes erhöhen, zum Aufschwung der französischen Rheinflotte beitragen und hierdurch die auf die ihn verwandten Mühen und Kosten reichlich vergelten.

Straßburgs Rheinhafenverkehr nach dem Kriege.

1913:	1 988 310 t
1918:	1 145 156 t
1919:	1 033 510 t
1920:	1 499 082 t
1921:	341 428 t
1922:	1 586 377 t
1923:	1 805 449 t

Die Rechtsnatur des Eisenbahnfrachtverkehrs nach deutschem Recht.

Von Regierungsrat Dr. jur. Karl Joseph, Mitgl. der Reichsbahndirektion Frankfurt a. M.

Die jüngste Rechtsprechung und mit ihr die neueste Wissenschaft (vgl. Rechtspr. der OLG. Bd. 40 S. 223/225, KG. 5. ZS. Urteil vom 1. November 1919 und Rundnagel „Haftung der Eisenbahn für Verlust und Beschädigung und Lieferfristüberschreitung nach deutschem Recht“ Ausg. 1924) erkennen überlieferungsgetreu in dem Eisenbahnfrachtvertrag der EVO. einen Werkvertrag. Leider ist an keiner Stelle der Versuch einer Nachprüfung der überlieferten Auffassung unternommen worden. Wenn angenommen wird, daß die praktische Bedeutung der Frage (Rundnagel 1924, S. 2 Anm. 5 a. E.) nicht allzu groß sei, so liegt hierin eine Unterschätzung der Bedeutung der Frage sowohl nach ihrer praktischen, ganz besonders aber nach ihrer wissenschaftlichen Seite. Nach der praktischen Seite insofern, als die meines Erachtens zu Unrecht bestrittene Frage des Frachtspruchs der Eisenbahn bei ihr nicht zu verretendem Untergang des Gutes während der Beförderung „in erster Linie aus den Vorschriften über den Werkvertrag (§ 645)“ von Rundnagel a. a. O. § 30 V beurteilt wird.

Rechtsgedanken sind mit den sie umfassenden Rechtsbehandlungen im Fortschritt von Technik und Wirtschaft wandelbar. Das Wirtschaftsleben gebiert neue Rechtsformen und drängt auf Weiterentwicklung bestehender. Das gilt namentlich von der Verkehrswirtschaft, die an den Grenzen der Wirtschaft eines Volkes nicht halt macht, sondern, erfüllt von der leider zu spät gereiften Erkenntnis der Verflechtung der Wirtschaften aller Kulturenationen, mit dem Ziel der Vernichtung von Raum und Zeit die Allgegenwart von Person und Gut als ihr — allerdings unerreichtes — Ideal sieht. Das gibt der Weltverkehrswirtschaft einen internationalen Rechtswert. Rechtsformen und Rechtsbegriffe entwickeln sich als Kompromisse der verschiedensten Rechtsauffassungen und finden in völkerrechtlichen Vereinbarungen ihren Niederschlag. Dieser Umstand muß auf die Bildung der Rechtsbegriffe in der nationalen Verkehrswirtschaft rückwirken.

Sie kann es sich nicht leisten, einsame Wege zu wandeln, ohne ihren Einfluß in der Weltverkehrswirtschaft einzubüßen. Es ist eine leider viel gehörte Klage, daß in Deutschland für die Erkenntnis und Entwicklung des internationalen Privatrechts wenig geschehe. Die Wirkung in der Entwicklung des heimischen Rechts ist unverkennbar. In der Beurteilung der Rechtsnatur des Frachtvertrags als eines Werkvertrages macht sich dieser Mangel — nicht ausschließlich, aber als Mitursache — geltend. Mit modernen, entwicklungsfreudigen Rechtsanschauungen ist die Auffassung, der Frachtvertrag sei ein Werkvertrag und müsse nach den für ihn im BGB. (§ 631 ff.) gegebenen Vorschriften behandelt werden, nicht vereinbar.

Einmal widerspricht das der historischen Entwicklung des Eisenbahnfrachtvertrags. Es begegnet zwar keinem Zweifel, daß im römischen Recht der Vertrag über Transport von Sachen und Personen eine *locatio conductio operis*, d. h. einen Vertrag über entgeltliche Leistung eines Arbeitserfolges darstellt (vgl. Sohm, Institutionen 1901 S. 386 „Werkmiete“ und Salkowski, Institutionen 1898 S. 387 „Werkverdingung“). Aus jener *locatio conductio operis* hat sich der Werkvertrag des deutschen bürgerlichen Rechts entwickelt. In Ermangelung besonderer gesetzlicher Regelung galten zunächst seine Vorschriften auch für die rechtliche Beurteilung des gemeinen und des Eisenbahnfrachtvertrages (ebenso Eger, Handbuch des preussischen Eisenbahnrechts 1896 2. Band, § 63 S. 366; Endemann, Das Recht der Eisenbahnen, 1886 § 109 S. 510). Erst das alte HGB. mit seiner folgenden EVO. — man kann in diesem Zusammenhange von den Betriebsreglements von 1865, 1870 und 1874 absehen — schufen für das Eisenbahnfrachtrecht eine von den bisher geltenden Vorschriften des Werkvertrags des bürgerlichen Rechts wesentlich abweichende Grundlage, und zwar im Zusammenhange mit der Regelung des gemeinen Frachtgeschäftes des HGB. Mit der Regelung des internationalen Eisenbahnfrachtverkehrs im Internationalen Übereinkommen (I. Ü.) vom 14. Oktober 1890 erschien eine Änderung der Vorschriften des alten HGB. über das Eisenbahnfrachtgeschäft und eine Revision der EVO. zweckmäßig, um beide Rechtsgebiete im Interesse einheitlicher Entwicklung in Einklang zu bringen. Es ist notwendig, sich hierbei zu erinnern, daß das Zustandekommen des I. Ü. im wesentlichen auf einem Kompromiß deutscher und französischer Rechtsauffassung über das Frachtrecht beruht. Daß dabei die eine oder andere Auffassung überwiegend zur Geltung gekommen sei, wird sich bei strenger objektiver Beurteilung kaum begründen lassen. Es dürfte auch unbeachtlich sein. Wie aus den bisherigen Ausführungen hervorgeht, hat nun das deutsche Frachtrecht sich aus dem dem römischen Recht entnommenen Werkvertrage entwickelt. Das französische Frachtrecht entspringt dem Mietrecht (vgl. Code civile Liv. III. Tit. VIII. Chap. III Du louage d'ouvrage et d'industrie Art. 1779—1799). Es ist dem ungenannten Verfasser der Abhandlung in der Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport (XII. Jahrg. Nr. 10, 30) zuzustimmen, daß im Code civile der Frachtvertrag einerseits dem Dienstvertrage, andererseits dem Werkvertrage geradezu entgegengestellt sei. Demselben Verfasser ist auch zuzustimmen, wenn er ausführt, auch das schweizerische Obligationenrecht könne den Frachtvertrag nicht als Werkvertrag, sondern lasse ihm in Art. 449 ff. eine besondere Regelung angedeihen. Wenn auch — entgegen der Auffassung dieses Verfassers — nicht zu verkennen ist, daß das I. Ü. ein internationaler, ein Völkerrechtsvertrag ist, der in jedem der Vertragsstaaten ein in das öffentliche und private Recht aufgenommenes Landesgesetz, also im Deutschen Reiche Reichsgesetz ist und damit in Übereinstimmung mit den Grundsätzen des internationalen Privatrechts die Anwendung des Landesrechts erheischt, soweit nicht das I. Ü. durch eigene positive Vorschriften oder durch logische Interpretation seiner Absichten der

Rechtsslage gerecht wird oder, falls sich hierbei Lücken zeigen, der Versuch, sie unter Anwendung der Rechtsregeln des internationalen Privatrechts zu schließen, sich als ergebnislos erweist (vgl. meine Ausführungen zu dem Thema „Die Geldschuld des Art. 34 des I. U.“ im „Verkehr“ 1923 S. 270), so kann dies nicht dahin verstanden werden, daß nun grundsätzlich das Landesrecht wahllos die Entscheidung solcher Rechtsfragen zu tragen habe. Hier kommt das I. U. nur als Privatrecht in Frage und für die zur Erörterung stehende Frage nur in Beziehung zum Obligationenrecht. Nach der oben dargestellten geschichtlichen Entwicklung muß es als den Rechtsgrundsätzen des internationalen Privatrechts wie des Landesrechts widersprechend bezeichnet werden, wenn die zulässige Anwendung landesrechtlicher (hier reichsrechtlicher) Vorschriften dahin führt, die im internationalen Recht begünstigte eigene Rechtsnatur eines Vertrages in eine ihr fremde Form eines landesrechtlich geregelten einzelnen Schuldverhältnisses hineinzuverwandeln, d. h. also zu ändern. Die Zulässigkeit der Anwendung landesrechtlicher gültigen Bestimmungen, wenn sich auf die allgemeinen für das Obligationenrecht gültigen Bestimmungen, wenn nicht einwandfrei feststeht, daß im Rechte aller Konventionsstaaten die Rechtsnatur des unter ihnen geregelten Rechtsverhältnisses der gleichen Beurteilung unterliegt. Für das Gebiet des I. U. trifft diese Voraussetzung nicht zu, wie bereits erörtert wurde.

Da nun das in der innerdeutsche Eisenbahnfrachtrecht seine rechtliche Gestaltung dem aus französischem und deutschem Recht verschmolzenen internationalen Eisenbahnfrachtrecht, das die Basis des deutschen Werkvertrags grundsätzlich verlassen hat, zu verdanken hat, erscheint es schon aus diesem entwicklungsgeschichtlichen Grunde nicht mehr vertretbar, den Eisenbahnfrachtvertrag als einen Werkvertrag im Sinne des BGB. anzusprechen. Die Absicht der Gesetzgeber, das internationale und das innerdeutsche Eisenbahnfrachtrecht in Einklang zu bringen, fordert gebieterisch die Folgerung, daß damit auch die Grundlage geschaffen sein sollte, auf der die Einheitlichkeit der Rechtsanwendung und der Weiterentwicklung dieser beiden Rechtsgebiete gewahrt bleiben sollte. Ihre Entwicklungsgeschichte lehrt weiter, daß man für beide Rechtsgebiete eine grundsätzlich erschöpfende Regelung der Beziehungen zwischen den Vertragsparteiern erstrebe. Es darf ohne Bedenken angenommen werden, daß dieses Bestreben der Einsicht erweckt, daß die Eigenart des Eisenbahnmassenverkehrs eine andere rechtliche Beurteilung verlange als das Rechtsgebiet, das dem Eisenbahnverkehrsrecht anfänglich der Nahrung war. Man vergleiche nur, was das Eisenbahnfrachtrecht mit dem Werkvertrag noch gemeinsam hat. Es sei hier auf die gänzlich anders gestellte Schadenshaftung und Gefahertragung, auf die in beiden Rechtsgebieten unterschiedliche Behandlung der Mängelrüge und die vollkommen anders geartete Verjährung im Eisenbahnfrachtrecht hingewiesen, ganz abgesehen von der vielleicht zu Meinungsverschiedenheiten Anlaß gebenden Frage, ob entgegen den Grundsätzen des Werkvertrags (§ 641 BGB.) das Eisenbahnverkehrsrecht das Prinzip der Vorleistungspflicht des Versenders anerkannt hat. Man beachte, daß der Werkvertrag ein formloser Vertrag ist, während der Eisenbahnfrachtvertrag ein Formalvertrag ist. Was beiden Arten von Verträgen gemeinsam geblieben ist, ist das Vertragsziel, der Leistungserfolg. Indes auch im Bereiche des BGB. ist das Vertragsziel nicht das Kriterium für die Unterordnung eines Rechtsverhältnisses unter eine Gruppe der verschiedenen einzelnen Schuldverhältnisse. Vielmehr bestimmt die Gesamtheit aller Vertragsabreden unter Berücksichtigung ihrer inneren Abhängigkeit voneinander die Rechtsnatur des Vertrages und seine Unterordnung unter eine vom Gesetz besonders und ohne eine hinweisende Beziehung geordnetes Rechtsverhältnis. Es ist nicht gerechtfertigt,

den Eisenbahnfrachtvertrag, weil er wirtschaftlich zu den Unternehmensverträgen gehört, ohne weiteres den Grundsätzen des Werkvertrags unterzuordnen. Diese von Gerstner ausgesprochene Ansicht (S. 94) trifft den Kern der Frage. Es muß der Grundsatz gelten, daß ein selbständig behandeltes und in sich abgeschlossenes Schuldverhältnis seine rechtliche Beurteilung nicht aus einem anderen, gleichsam geregelten Schuldverhältnis finden kann, auch wenn es aus einem solchen sich geschichtlich entwickelt hat und mit ihm rechtsverwandt ist, sondern nur aus sich und in sich und, soweit sich hier Lücken ergeben, aus den allen einzelnen Schuldverhältnissen dienenden allgemeinen Vorschriften.

Alle diese Gesichtspunkte weisen eindeutig darauf hin, daß der Eisenbahnfrachtvertrag kein Werkvertrag im Sinne des BGB. sein kann und die Anwendung der Vorschriften des BGB. auf einen Rechtsirrtum beruht. Aus gleichem Grunde ist auch die Auffassung, der Frachtvertrag sei ein Werkvertrag mit Geschäftsbesorgung nach § 675 BGB., unhaltbar. Er ist ein *contractus sui generis* (vgl. Gerstner S. 94 und Rosenthal S. 51), ein eigener Vertrag, den — der Vollständigkeit halber sei es hinzugefügt — häufig eine Reihe von Vertragsgebilden anderer Art, wie z. B. Miete, Leihe, Auftrag usw. begleiten.

Dieses Ergebnis vermag auch der § 454 HGB., der die Anwendung der Vorschriften des gemeinen Frachtgeschäfts sekundär — unter bestimmten Voraussetzungen — gestattet, nicht zu beeinflussen. Denn wie sich aus obigen Darlegungen ergibt, kann auch das gemeine Frachtgeschäft nicht mit der Wirkung unter die Werkverträge des BGB. eingereiht werden, daß die Vorschriften des BGB. über den Werkvertrag — wenn auch nur sekundär — Anwendung finden könnten. Wenn Staub in seinem Kommentar zum HGB. (1913, § 425 Anm. 1 Ziff. 1a) ausführt: „Es liegt daher ein Werkvertrag, nicht Dienstvertrag vor. Dies würde schon nach früherem Recht unangemessen (RG. 15, 76, 25, 112) und es liegt keine Veranlassung vor, nach jetzigem Rechte etwas anderes anzunehmen,“ so wird man sich in der vorsichtigen Fassung nicht verhehlen dürfen, daß auch bei ihm eine Almuung einer möglicherweise anderen Auffassung durchzittert. Nicht mit Unrecht legt sich das RG. in seiner Entscheidung Bd. 67 S. 11 in der Beurteilung der Frage eine nicht mißzuverstehende Reserve auf. Aber folgt man auch der Staubischen Rechtsauffassung, so würde die Bedeutung des § 454 HGB. immerhin eine durch die vom gemeinen Frachtgeschäft abweichende besondere Eigenart der Eisenbahnfrachtgeschäfte beschränkte sein. Denn „das Frachtgeschäft der öffentlichen Eisenbahnen, in d. h. solcher, die dem öffentlichen Verkehr dienen, ist besonderer Art“, wie Dernburg in seinem Bürgerlichen Recht 1906 Bd. II zweite Abt. S. 513 lehrt. Wie die Eigenart des Eisenbahnfrachtgeschäfts, seine Wesensverschiedenheit vom gemeinen Frachtgeschäft sich offenbart, verbietet sich die Anwendung des § 454 HGB. von selbst. Das dürfte auch kaum bestritten werden.

Das ist eine Frage der Rechtsentwicklung, die ihre vornehmste Pflicht darin sieht, auf dem Boden des Gesetzes beharrend, die Anwendung der Rechtsvorschriften der wirtschaftlichen Umgestaltung und dem daraus erwachsenen geänderten Rechtsbewußtsein anzupassen. Gerade die jüngste Rechtsprechung des Reichsgerichts auf anderen Rechtsgebieten (z. B. der Aufwertung) beweist die Richtigkeit dieser Beweisführung. Sie muß sich auf dem nach ungeahnten Entwicklungsmöglichkeiten drängenden Eisenbahnverkehrsrecht geltend verschaffen, wenn nicht seiner Ausgestaltung Hemmschuh angelegt werden sollen. Die Grundlage anderer gesetzlicher Regelung wird ja gerade dem Bedürfnis entnommen, das Wissenschaft und Rechtsprechung geprüft und anerkannt haben. Das neu gestaltete I. U. über den Güterverkehr und das erstmalige I. U. über den Personenverkehr wird zeigen, daß auch

das heimische Eisenbahnbeförderungsrecht im HGB. und EVO. einer Neuregelung bedarf, um eine heillose Verwirrung auf dem Gebiete des Personen- und Güterbeförderungsrechts der Eisenbahnen zu verhüten. Dann wird noch mehr als bislang das Bedürfnis auftraten, in dem Eisenbahnbeförderungsvertrag einen Vertrag eigener Art zu erkennen, der mit dem Werkvertrag des BGB., dem er entweh, nichts mehr gemein hat.

1926.1343



Vorwort zu Heft 3.

Der am 1. Juli 1925 erfolgte Wechsel in der Leitung des Instituts für Verkehrswissenschaft hat auch einen Wechsel in der Herausgeberschaft des Institutorgans bedingt. Unterstützt von den Herren des Vorstandes des Instituts übernehme ich die Schriftleitung der Zeitschrift, deren ersten Jahrgang ich bereits seinerzeit als Assistent der Schriftleitung mit betreut habe. Die Richtlinien, die Dr. Esch in der ersten Nummer für die Zeitschrift entwickelte, gelten überwiegend auch noch heute. Als Frucht gemeinsamer Arbeit von Theoretikern und Praktikern des Verkehrswesens sollen ihre Hefte der Wissenschaft wie der Wirtschaft dienen. Insbesondere soll sie Brücken schlagen helfen zwischen den verschiedenen Zweigen des Verkehrs, das Verkehrswesen als Einheit mittels der verschiedenen wissenschaftlichen Disziplinen zu erkennen und zu bilden suchen. Erfahrung und Urteil in praktischer und wissenschaftlicher Verkehrsarbeit anerkannter Persönlichkeiten soll sich vereinen mit dem Erkenntnisstreben und Tatwillen jüngerer Kräfte, damit diese Zeitschrift ein Weg zu neuen Bildungswerten und Wirtschaftserfolgen werde.

Köln, den 2. August 1925.

Napp-Zinn.

Das internationale Eisenbahnverkehrsrecht seit dem Weltkrieg.

Von Professor Dr. v. der Leyen, Wirklicher Geheimer Rat, Berlin.

I.

Schon bald nach Beginn des Eisenbahnzeitalters war Deutschland durch seine geographische Lage inmitten des europäischen Festlands darauf angewiesen, mit dem neuen Verkehrsmittel die Grenzen des eigenen Lands zu überschreiten. Zu den ersten deutschen Eisenbahnen gehören solche, die sich nach Belgien, Frankreich, Österreich, der Schweiz erstrecken. Mit den Nachbarbahnen wurden Verträge über Tarife, Verkehr usw. abgeschlossen; im Jahr 1846 bildete sich der große mitteleuropäische Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen, unter dessen Führung die Einheitslichkeit im Bau, im Verkehr und Betrieb, in der Wagenbenutzung und in den Grundbestimmungen des Personen- und Güterverkehrs zwischen den deutschen, österreichischen, ungarischen, niederländischen, belgischen, luxemburgischen, einzelnen russischen und den rumänischen Eisenbahnen vereinbart wurden. Dieser Verein ist in einzelnen seiner Bestimmungen das Vorbild für den mitteleuropäischen Staatsvertrag des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890, dessen Abschluß im Jahre 1874 von der Schweiz angeregt worden ist. Seine Teilnehmer waren das Deutsche Reich, Österreich, Ungarn, Frankreich, Italien, Rußland, Belgien, die Niederlande, Luxemburg und die Schweiz. Der größte Teil seines Inhalts ist ein Gesetzbuch — das erste Gesetzbuch über einen Zweig des internationalen Privatrechts — über den Güterverkehr zwischen den Vertragsstaaten. Seine Grundlage bildet das deutsche und österreichische, im Verein deutscher Eisenbahnen