

e-Book
Rechtsanwaltskanzlei Knoop



Oldtimertransport – Transportrecht -
Oldtimer



Autor: Dr. jur. Götz Knoop

Inhaltsverzeichnis:

1. VORBEMERKUNG	3
2. STRAßENTRANSPORT:	4
2.1. Allgemeines: Fracht oder Spedition?	4
2.2. Begleitpapiere:	5
2.3. Lieferfrist:	6
2.4. Beschädigung:	7
2.5. Verlust:	9
2.6. Pfandrecht:	9
2.7. Verpackung:	10
2.8. Sonstige Haftung:	10
3. SCHIENENTRANSPORT – NATIONAL:	11
3.1. Allgemeines:	11
3.2. Beschädigung:	12
3.3. Verspätung:	13
3.4. Verlust:	13
4. SCHIENENTRANSPORT – INTERNATIONAL:	14
4.1. Einleitung:	14
4.2. Beschädigung:	15
4.3. Verlust:	17
4.4. Verspätung:	17
4.5. Keine Ausschlussstatbestände nach nationalem Recht:	18

1. Vorbemerkung

Mehrere Anfragen waren Veranlassung, unsere Ausführungen zum Oldtimerrecht auch noch um die rechtlichen Belange des Transports alter Fahrzeuge zu ergänzen. Gemeint ist hiermit natürlich der Transport durch andere Personen. Kommt es zu einem Schaden, wenn Sie selbst Ihr Fahrzeug transportieren, haben Sie beim Bestehen einer Kaskoversicherung eine gewisse Chance – je nach Versicherungsbedingungen – den entstandenen Schaden auf diese Versicherung abwälzen zu können. Dies sollte jedoch im Folgenden nicht beleuchtet werden. Auf den folgenden Seiten interessiert mehr die juristischen Fragen des Transportes durch dritte Personen im Vordergrund.

Hierbei wird unterschieden, ob Sie:

- sich direkt an einen Transporteur wenden, der das Fahrzeug dann – zumeist mit einem Transport Lkw oder Autotransportanhänger – auf der Straße zum Zielort transportiert;
- sich an einen Spediteur wenden, der dann den Transport für Sie organisiert – zumeist bei einem Transport über große Distanzen, meist anlässlich eines Fahrzeugimports;
- das Fahrzeug innerhalb Deutschlands per Schiene transportieren – so zum Beispiel bei nationalen Reisen mit der DB Autozug oder ob
- der Transport auf der Schiene über die Grenzen hinweg erfolgt, so zum Beispiel bei grenzüberschreitenden Reisen mit der DB Autozug.

Die Unterscheidung beim Schienentransport in national und international mag Ihnen zunächst verwirrend vorkommen. Damit, dass auf den grenzüberschreitenden Schienentransport andere Regelungen anwendbar sind, als beim nationalen Transport kommt es jedoch zu – nicht unerheblichen – Unterschieden bei der Haftung für Transportschäden, weshalb hier die Darstellungen unterschiedlich erfolgen.

2. Straßentransport:

2.1. *Allgemeines: Fracht oder Spedition?*

Sofern Sie sich an einem Transporteur mit der Bitte wenden, Ihr Fahrzeug zu einem angegebenen Ziel zu transportieren liegt zumindest dann ein Frachtvertrag vor, wenn der Transporteur den Transport selbst ausführen soll. Sofern die Person, an die Sie sich wenden den Transport „nur“ organisieren und besorgen soll, liegt ein sgn. Speditionsvertrag vor.

Gesetzlich geregelt ist der Frachtvertrag in §§ 407 ff. HGB, ggf. können sich Abweichungen zu den Regelungen des HGB dadurch ergeben, dass in denen zwischen Ihnen und dem Transporteur begründeten Vertrag allgemeine Geschäftsbedingungen einbezogen werden. Besonders zu nennen sind hier die besonderen Bedingungen des Transportgewerbes, welche Sie unter www.transportrecht.org finden. Voraussetzung dafür, dass diese besonderen Transportbedingungen gelten ist jedoch immer, dass diese in den Transportvertrag mit einbezogen werden. Sofern Sie lediglich einen mündlichen Vertrag schließen erfolgt diese Einbeziehung in aller Regel nicht. Sofern Sie einen schriftlichen Vertrag abschließen achten Sie darauf, ob irgendwelche allgemeinen Geschäftsbedingungen einbezogen werden.

Da unterschiedliche Transporteure unterschiedliche Vertragsbedingungen haben sei im folgenden „nur“ auf die gesetzlichen Grundlagen eingegangen.

Neben dem individuellen Fahrzeugtransport, bei welchem der Absender den Frachtführer beauftragt, das Fahrzeug von einem zum anderen Ort zu transportieren gibt es auch im Oldtimerbereich Transportaufgaben, die schon wegen der Beteiligung unterschiedlicher Transportwege komplexer ausfallen. Dies fällt zumeist dann an, wenn ein Fahrzeug von einem anderen Kontinent auf dem Seeweg hierher transportiert wird. Im folgenden soll aber nicht auf die Fragen des Imports von Fahrzeugen eingegangen werden (dies finden Sie an anderer Stelle dieser Website) sondern auf die rechtlichen Besonderheiten hinsichtlich des Transports.

Wenn Sie einen solchen Transportvertrag nicht mit einem Frachtführer schließen, sondern mit einer Person, die Ihrerseits „nur“ die Aufgabe hat, den Transport selbst zu organisieren, sprechen Juristen nicht mehr vom

Frachtvertrag, sondern vom Speditionsvertrag. Der Spediteur ist die Person, die es übernimmt, den Transport zu besorgen (damit ist die Organisation gemeint). Die rechtlichen Grundlagen eines solchen Speditionsvertrags sind nach deutschem Recht im HGB (§§ 453 ff.) sowie in den allgemeinen Geschäftsbedingungen der Speditionen geregelt. Einen umfassenden Überblick über die in Deutschland geltenden Gesetze, die Speditionsbedingungen etc vermittelt auch diesbezüglich die Website www.transportrecht.org

In den anderen der EU angeschlossenen Ländern existieren zumeist Regelungen, die den hier in Deutschland geltenden Regelungen nahezu vergleichbar sind. Gänzlich anders kann die Situation selbstverständlich dann aussehen, wenn Sie einen Spediteur beauftragen, der außerhalb der EU ansässig ist. Die Situation kann beispielsweise dann entstehen, wenn Sie selbst im Ausland ein Fahrzeug gefunden haben und von dort aus einen dort ansässigen Spediteur beauftragen, dieses nach Deutschland zu verbringen. Im folgenden können wir – wir sind Juristen nach deutschem Recht – selbstverständlich nur auf die Belange des deutschen Speditionsrechts eingehen.

Die rechtlichen Belange beim Fracht- und Speditionsvertrag sind nahezu identisch, weshalb deren Darstellung im Folgenden zusammen erfolgt.

2.2. Begleitpapiere:

Hervorzuheben ist zunächst die Verpflichtung des Absenders, Begleitpapiere zu stellen. Diese Verpflichtung besteht sowohl beim Fracht, als auch beim Speditionsvertrag, hat aber beim Speditionsvertrag die größere Bedeutung, da dieser häufiger grenzüberschreitend sein dürfte.

Dem Transporteur müssen alle Papiere übergeben werden, die dieser für den Transport benötigt, was insbesondere bei grenzüberschreitenden Transport von besonderer Bedeutung ist, da der Transporteur alle Papiere benötigt, die er zur Vorzollabfertigung benötigt. Diese Verpflichtung besteht, ohne dass der Transporteur die Übergabe der Papiere gesondert geltend macht. Vielmehr ist es – ohne weitere Hinweispflicht – Aufgabe des Absenders, zunächst zu ermitteln, welche Papiere überhaupt benötigt werden und diese dem Transporteur rechtzeitig – also spätestens mit Übergabe des Fahrzeugs – auszuhändigen.

Sofern der Absender sich nicht sicher ist welche Papiere überhaupt benötigt werden sollte er in dem mit dem Transporteur abzuschließenden Vertrag ausdrücklich aufnehmen, dass der Transporteur die Aufgabe übernimmt, die notwendigen Begleitpapiere zu organisieren.

Erfolgt eine solche Regelung nicht und fehlen Begleitpapiere entsteht eine Schadensersatzpflicht des Absenders und zwar verschuldensunabhängig. Es wird also nicht danach gefragt, ob der Absender vom Fehlen der Papiere Kenntnis haben konnte. Allein das Fehlen der Papiere begründet die Schadensersatzpflicht, die beispielsweise den Schaden umfasst der entsteht, wenn der Transporteur längere Zeit an der Grenze festsitzt.

Ist der Absender Verbraucher – wie dies bei Oldtimertransporten typischerweise der Fall sein dürfte – trifft ihn eine Schadensersatzverpflichtung nur, wenn ihm ein Verschulden nachzuweisen ist. Ihm müsste dann hinsichtlich des Fehlens der Begleitpapiere Vorsatz oder zumindest Fahrlässigkeit zur Last fallen. Um Missverständnisse zu vermeiden geht jedoch auch bei einem durch einen Verbraucher erteilten Auftrag, dass dieser den Spediteur zumindest um eine verbindliche Angabe der benötigten Papiere ersucht.

2.3. Lieferfrist:

Die Frage der Lieferfrist ist bei Oldtimern i. d. R. nicht so entscheidend, da es sich – zumeist – um Transporte privater Natur handelt, bei denen es nicht derart von Bedeutung ist, wann das Fahrzeug am Zielort ankommt.

Gleichwohl ist der Transporteur verpflichtet – dies auch ohne ausdrückliche Vereinbarung – das Transportgut innerhalb einer Frist abzuliefern, die einem sorgfältigen Frachtführer unter Berücksichtigung der Umstände vernünftigerweise zuzubilligen ist. Das Überschreiten einer solchen Frist führt auch grundsätzlich zu einer Schadensersatzpflicht.

Sofern die Frage der rechtzeitigen Ankunft aber gesteigerte Bedeutung hat sollte dies in einem schriftlich abzuschließenden Vertrag ausdrücklich festgehalten werden. An derartiges ist beispielsweise zu denken, wenn das Fahrzeug für eine Messe als Ausstellungsobjekt oder für eine am Zielort – Ziel des Transportauftrags – beginnende Reise benötigt wird. In



einem solchen Fall sollte in dem Vertrag ausdrücklich festgehalten werden, zu welchem Zeitpunkt das Fahrzeug am Zielort benötigt wird. Es sollte auch herausgestellt werden, warum dieses Fahrzeug genau zu diesem Zeitpunkt benötigt wird, um auf diesem Wege das Vorliegen einer sgn. Fixschuld zu erreichen. Eine solche Fixschuld führt dazu, dass Schadensersatzansprüche ohne vorherige Mahnung und Fristsetzung geltend gemacht werden können, wenn dieser Fixtermin nicht eingehalten wird.

2.4. Beschädigung:

Sehr viel interessanter ist die Frage, was bei Beschädigungen des transportierten Fahrzeugs ist und ob der Transporteur/Spediteur für Schäden haftet. Zunächst gilt der Grundsatz der Haftung des Frachtführers/Spediteurs. Dieser haftet für den Schaden, der durch Verlust oder Beschädigung des Transportguts in der Zeit von der Übernahme zur Beförderung bis zu Ablieferung entstanden ist.

Eine gewisse Einschränkung erfährt diese Haftung durch ein ggf. vorliegendes Mitverschulden des Absenders. Sofern ein Verhalten des Absenders oder ein Mangel des Transportguts an dem später entstandenen Schaden mitursächlich war, trifft den Absender ein Mitverschulden, weshalb die Haftung – entsprechend des Mitverschuldensanteils – reduziert wird.

Eine zweite Einschränkung erfährt die grundsätzlich vorhandene Haftung des Frachtführers dadurch, dass dieser sich exculpierend – so der Fachbegriff unter den Juristen – kann. Sofern der Frachtführer die Beachtung größtmöglicher Sorgfalt nachweisen kann – also wenn der Schaden auch bei größter Sorgfalt des Frachtführers entstanden wäre – haftet er gem. § 426 HGB nicht.

Sofern es auf dem Transportwege zu einem „gewöhnlichen“ Verkehrsunfall kommt, kommt evtl. der Haftungsausschluss gem. § 426 HGB zum Tragen. Hier sind ganz ähnliche Erwägungen maßgeblich, wie im Rahmen der straßenverkehrsrechtlichen Haftung gem. § 7 StVG. Sofern der Frachtführer bzw. dessen Fahrer nachweisen kann, die im Straßenverkehr größtmögliche Sorgfalt an den Tag gelegt zu haben haftet er nicht, weder nach handelsrechtlichen Grundsätzen für das

transportierte Fahrzeug, noch nach straßenverkehrsrechtlichen Grundsätzen.

Soweit diese Konstellation entsteht besteht jedoch die Möglichkeit, gegen den bzw. die eigentlichen Unfallverursacher und die neben diesen stehenden Haftpflichtversicherungen aus § 7 StVG (Straßenverkehrsrechtliche Haftung) auch aus Sicht desjenigen vorzugeben, der Eigentümer des transportierten Fahrzeugs ist.

Von Bedeutung ist ferner ein Haftungsausschluss gem. § 427 HGB bzgl. der Verwendung offener Transportmittel. Wenn die Verwendung offener Transportmittel, oder die Verladung auf Deck vereinbart, oder üblich ist, haftet der Transporteur nicht für das daraus resultierende Risiko.

Die Wahl eines offenen Transportfahrzeugs ist beim Fahrzeugtransport absolut üblich. Dies ist schon daran zu erkennen, dass der Transport in einem geschlossenen Fahrzeug als Besonderheit in der einschlägigen Werbung herausgestellt wird und zumeist Aufpreispflichtig ist. Sofern es also an dem transportierten Fahrzeug beispielsweise zu Steinschlagschäden kommt wird der Frachtführer sich auf seinen Haftungsausschluss gem. § 427 HGB berufen können.

Der Schadensersatzanspruch ist der Höhe nach begrenzt und zwar auf 8,33 Rechnungseinheiten für jedes Kilogramm Rohgewicht des Transportguts. Mit der „Rechnungseinheit“ ist das sog. Sonderziehungsrecht gemeint. Als Faustformel kann zur groben Berechnung ein Betrag von 10,- € angenommen werden. Bei einem Fahrzeug eines Gewichts von 1 Tonne kommt also ein Haftungshöchstbetrag von $1000 \text{ kg} * 10,- \text{ €} = 10.000,- \text{ €}$ zum Tragen. Ein Betrag, der zahlreichen Eigentümern historischer Fahrzeuge in einem solchen Schadensfalle nicht nur die Tränen in die Augen treiben dürfte, sondern wohl eher Veranlassung wäre, an der Gerechtigkeit des deutschen Rechtssystems zu zweifeln. Seitens des Gesetzgebers wird diese Haftungshöchstsumme damit begründet, dass das Transportentgelt meist in keinem Verhältnis zum Wert des Transportgutes stünde.

Jedem, der einen Transportauftrag für ein historisches Fahrzeug erteilt sei daher dringend empfohlen, in dem Vertrag diese Haftungshöchstgrenze aufzuheben und ggf. eine gesonderte Transportversicherung abzuschließen.

Wird das Gut im Gewahrsam des Frachtführers beschädigt, ist im Rahmen der vorgenannten Schadengrenze - die Differenz zwischen dem Wert des Gutes im unbeschädigten und seinem Wert im beschädigten Zustand zu ersetzen. Der zu Grunde liegende Berechnungsmaßstab ist der jeweilige Wert zum Zeitpunkt der Übernahme am Übernahmeort. Soweit die tatsächlichen Reparaturkosten höher sind, wird der Eigentümer auf dem Schaden hängen bleiben, da § 425 HGB insofern eine eindeutige Regelung vorgibt und für eine Überschreitung auch bei Vorliegen eines besonderen Erhaltensinteresses kein Raum verbleibt.

2.5. Verlust:

Ebenso wie bei einer Beschädigung haftet der Frachtführer/Spediteur auch bei einem vollständigen Verlust des Transportguts, wobei dem Absender jedoch eine Vermutungsregelung, nämlich die des § 424 HGB zugute kommt. Nach dieser Vermutungsregel gilt ein Transportgut dann als verloren, wenn es weder innerhalb der Lieferfrist, noch innerhalb eines weiteren Zeitraums abgeliefert wird, der der Lieferfrist entspricht, mindestens aber 20 Tage, bei einem grenzüberschreitenden Transport 30 Tage beträgt. Sofern also – dieser Fall ist auch aus Sicht des Verfassers reichlich theoretisch – ein Fahrzeugtransport innerhalb von Deutschland nicht 20 Tage nicht geplantem Ankunftsstermin am Zielort ankommt dürfen Sie davon ausgehen, dass Ihr Fahrzeug endgültig „verschollen“ ist.

Im Falle des Verlusts hat der Frachtführer/Spediteur dem Kunden den Wert des Transportguts zu ersetzen, den das Transportgut an Ort und zur Zeit der Übernahme zur Beförderung hatte.

2.6. Pfandrecht:

Abschließend sei noch auf das Pfandrecht hingewiesen, welches zugunsten des Frachtführers besteht. Der aus dem Transport geschuldeten Vergütung des Frachtführers hat dieser aus dem transportierten Gut ein Pfandrecht. Im Gegensatz zu anderen vertraglich begründeten Pfandrechten ist es bei diesem Pfandrecht nicht erforderlich, dass der Auftraggeber des Frachtführers auch Eigentümer des Transportguts ist. Es genügt, wenn der Auftraggeber die Verfügungsmacht über das Transportgut hat, also rein tatsächlich in der



Lage war, das Transportgut an den Frachtführer zur Durchführung der Fracht zu übergeben.

Neben der eigentlichen Vergütung aus dem Transportauftrag greift das Pfandrecht auch für andere zwischen den gleichen Personen bestehende Ansprüche, wenn und soweit diese unbestritten sind.

2.7. Verpackung:

Die Frage der Verpackung ist ebenfalls Aufgabe des Absenders. Bei internationalen Transporten ist dies von besonderer Bedeutung, da Fahrzeuge hier regelmäßig in Seecontainern verschifft werden. Die Einbringung des Fahrzeugs in den Seecontainer ist also letztlich Aufgabe des Absenders. Da die richtige Befestigung des Fahrzeugs in einem solchen Container ausschlaggebend für die Frage der späteren Beschädigung des Fahrzeugs ist sollte ein „normal Sterblicher“ der mit derartigen Transporten keine Erfahrung hat diese Aufgabe dem Spediteur übertragen und auch dies ausdrücklich in den Vertrag aufnehmen. Wird derartiges versäumt und erleidet das Fahrzeug in dem Seecontainer eine Beschädigung dürfte hierfür in aller Regel die fehlende Sicherung des Fahrzeugs in dem Container ausschlaggebend sein, womit der Eigentümer des Fahrzeugs dann keine Ansprüche geltend machen kann, da die ihm obliegende Pflicht der Sicherung schließlich verletzt wurde.

2.8. Sonstige Haftung:

§ 461 II HGB, soweit Pflicht aus § 454 HGB verletzt – Auswahl des Beförderungsmittels und –weges, sowie Auswahl der ausführenden Unternehmen, sowie Sicherung d SE-Ansprüche des Versenders.

Bei dem Speditionsvertrag – nicht beim Frachtvertrag – haftet der Spediteur auch für die Auswahl des Beförderungsmittels- und Weges, sowie für die Auswahl der ausführenden Unternehmen und die Sicherung der Schadensersatzansprüche des Versenders. Diese Haftung greift dann nicht ein, wenn der letztlich eingetretene Schaden auch bei der Beachtung der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns nicht hätte angewendet werden können.

Zu der Sicherung der Ansprüche von Absender und Empfänger zählt auch die Sicherung von Beweisen, so dass sich ggf. eine „Ersatzhaftung“ des Spediteurs dann ergibt, wenn mangels gesicherter Beweise Ansprüche gegen den vom Spediteur beauftragten Frachtführer nicht durchsetzbar sind.

3. Schienentransport – National:

3.1. Allgemeines:

Die einschlägige gesetzliche Regelung ist zunächst die Eisenbahnverkehrsverordnung (EVO), die wiederum in weiten Teilen auf das HGB verweist.

Die EVO ist hier deshalb anwendbar, da Fahrzeuge bei dem Transport mit der Bahn dann als „Reisegepäck“ gelten, wenn sie „mitgenommen“ werden, wenn also in einem Autozug Mensch und Maschine zusammen reisen. Wird das Fahrzeug hingegen allein auf der Bahn befördert gelten andere Grundlagen, auf die hier aber – mangels praktischer Relevanz – nicht weiter eingegangen werden soll.

Ergänzend finden die allgemeinen Geschäftsbedingungen Anwendung, die das jeweilige Eisenbahnunternehmen seiner Beförderung zum Gegenstand macht. Verwiesen sei hier beispielsweise auf www.dbautozug.de, deren AGB (Download einfügen) Sie hier finden. Deren AGB sind insofern recht erfreulich, als das nicht in bedenklichem Umfang der Versuch unternommen wird, die Haftung – von der gesetzlichen Grundlage ausgehend – zugunsten der Bahn zu verändern.

Die wesentliche Unterscheidung des nationalen Schienentransports zum internationalen Schienentransport besteht in den anwendbaren Rechtsvorschriften. National gilt die EVO, die weitgehend auf das HGB verweist. Im internationalen Verkehr gilt das Übereinkommen über den Internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF), welches wiederum auf die einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Personen und Gepäck (CIV) verweist. Diese Regelungen sind sämtlich unter www.transportrecht.org veröffentlicht.

Diese Regelungen sind abschließender Natur und schließen somit die Anwendbarkeit des HGB und auch allgemeiner Geschäftsbedingungen aus.

Zunächst jedoch zu den Besonderheiten des nationalen Transports:

3.2. Beschädigung:

Hinsichtlich Beschädigungen verweist die EVO auf das HGB. Es sei daher an dieser Stelle auf die Regelungen zum Fahrzeugtransport auf der Straße verwiesen.

Einziger Unterschied ist die Haftungshöchstsumme. Die EVO verweist nicht auf die Haftungshöchstsumme des HGB, sondern definiert in § 31 I EVO eine Haftungshöchstsumme von 40.000,00 DM.

Ebenso geregelt wie beim Straßentransport, aber hier gesondert erwähnenswert ist der Risikoausschluss bzgl. der Verwendung offener Beförderungsmittel.

Beim Transport eines Fahrzeuges auf der Bahn wird typischerweise auf offene Transportwagons zurück gegriffen. Alle Risiken, die sich aus der Offenheit des Fahrzeugs ergeben sind also ausgeschlossen.

Bei der DB – Autozug werden Oldtimer zwar nur auf dem unteren Deck transportiert, aber auch das untere Deck ist – zumindest seitlich – offen, dürfte also als offenes Transportmittel anzusehen sein. Hiervon wird nämlich zumindest in der Kommentierung ausgegangen, wenn das Fahrzeug nicht nach allen Seiten fest verschlossen ist.

Erfasst werden nur die Risiken, die sich aus der Offenheit des Fahrzeuges ergeben. Hierzu zählen neben den „klassischen“ Steinschlagschäden auch die Situation, dass sich unbefugte Personen während des Stillstandes des Zuges auf diesen begeben und Fahrzeuge beschädigen. Diese Personen hätten schließlich gar keine Zugangsmöglichkeit, wenn die Wagen geschlossen wären.



3.3. Verspätung:

Auch bei der Frage der Verspätung verweist die EVO auf das HGB. Wir dürfen daher auf die Ausführungen zum Straßentransport (LINK) verweisen.

Hinsichtlich der „Lieferfrist“ ist jedoch durch den Erwerb der Fahrkarte und den Zugfahrplan eine Ankunftszeit vereinbart, weshalb es nicht auf die „übliche Dauer“ ankommt.

Sofern es zu einer Zugverspätung kommt dürfte jedoch in aller Regel eine Exculpation nach § 426 HGB greifen, da die Bahn in aller Regel den Grund der Verspätung und damit meistens auch darlegen kann, dass sie an der Verspätung kein Verschulden trifft.

Sollte es ausnahmsweise doch zu einer schuldhaften Verspätung kommen, greift der sonst im HGB zu verzeichnende Haftungshöchstbetrag nicht, da die EVO in § 33 EVO eigene Haftungsgrenzen festlegt. Hiernach beträgt die Höchstgrenze den einfachen Betrag der Fracht für das Gepäckstück je angefangene 24-Stunden Verspätung.

Da die Preisstruktur der DB Autozug so aussieht, dass der Anteil des insgesamt zu zahlenden Transportentgeltes überwiegend auf den Transport der Personen entfällt und der Transportpreis für die Mitnahme des Pkw relativ klein ausfällt sind somit auch die Haftungshöchstgrenzen für den Fall der Verspätung relativ gering. Da § 33 EVO ausdrücklich von „Betrag Fracht je Gepäckstück“ spricht, ist nur auf das Entgelt abzustellen, welches für die eigentliche Fracht gezahlt wird.

3.4. Verlust:

Hinsichtlich des Verlusts eines Fahrzeugs (LINK) gilt ebenfalls das zum Straßentransport gesagte, jedoch mit der Abweichung einer anderen Verlustvermutung. Beim Bahntransport tritt die Verlustvermutung gem. § 32 EVO schon ein, soweit das Fahrzeug nicht innerhalb von 1 Woche nach Überschreitung der Lieferfrist – also in der Regel nach den im Fahrplan vorgesehenen Ankunftstermin – abgeliefert wurde. Ebenso wie bei der Beschädigung gilt jedoch auch hier die Haftungshöchstgrenze die für Kraftfahrzeuge in § 31 EVO auf 40.000,00 DM festgeschrieben ist.

4. Schienentransport – International:

4.1. Einleitung:

Wie bereits eingangs der Erläuterung der nationalen Innentransports dargestellt gelten für den internationalen Schienentransport weitgehend andere Regelungen, als für den nationalen Schienentransport. Gerade nach der Vereinheitlichung europäischer Regelungen verwundert dies zwar, gleichwohl ist es noch geltende Rechtslage, dass mit den Fakt des grenzüberschreitenden Charakters eines Transports andere Regelungen anzuwenden sind und zwar unabhängig von der Frage, ob der Transport sich noch im Inland befindet oder nicht. Es kommt einzig und allein darauf an, ob nach der Planung der Zielort in einem anderen Land liegt als der Abfahrtsort. Ist dies der Fall kommt nicht die Eisenbahnverkehrsverordnung (EVO) zur Anwendung, sondern das Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF). Dies verweist wiederum auf die einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Personen und Gepäck (CIV). Sämtliche Regelungen finden Sie unter www.transportrecht.org veröffentlicht. Nach der insofern einheitlichen Kommentierung und Rechtssprechung verdrängt die CIV das nationale Recht hinsichtlich der Haftung vollständig, die Regelungen des HGB sind also auch nicht ergänzend anwendbar. Selbiges gilt für allgemeine Geschäftsbedingungen des jeweiligen Eisenbahnunternehmens. Auch diese finden keine Anwendung.

Dieser Umstand ist hinsichtlich der im HGB und in den allgemeinen Geschäftsbedingungen einiger Transportunternehmen normierten Haftungsausschlüsse aus Sicht des Kunden sehr begrüßenswert. Dieser Umstand hat auch zur Folge, dass die Haftung bei grenzüberschreitenden Transporten sehr viel ausgeprägter ist als bei nur nationalen Transporten.

Haftung gem. Art 34 3 bei Verlust, Beschädigung, sowie verspäteter Ablieferung

Ausschluss bei Verschulden des Reisenden, Anweisung des Reisenden, fehlende Vermeidbarkeit der Bahn, mangelhafte Verpackung, (Art 34, §§ 2,3 CIV)

Beweislast für Ausschlussstatbestände liegt bei Bahn, Art 34 § 3 CIV

4.2. Beschädigung:

Nach Art. 35 CIV haftet die Eisenbahn – so die offizielle Bezeichnung in der CIV – auch für die Beschädigung des Reisegepäcks, wozu auch Kraftfahrzeuge gehören.

Ähnlich wie bei nationalem Recht ist die Eisenbahn in der Lage, eine Exculpation durchzuführen und nachzuweisen, dass die Beschädigung auf einem Verschulden des Reisenden beruht.

Hinsichtlich des Umfangs der Entschädigung regelt Art. 39 CIV, dass eine Entschädigung entsprechend der Wertminderung des Reisegepäcks zu zahlen ist. Hierbei darf die Entschädigung jedoch den Betrag des gänzlichen Verlusts nicht überschreiten, wenn das Reisegepäck durch die Beschädigung vollständig entwertet ist. Wenn nur ein Teil des Reisegepäcks durch die Beschädigung entwertet ist, ist die Grenze in dem Betrag zu sehen, der bei Verlust des entwerteten Teils zu zahlen wäre.

Hinsichtlich der Beschädigung von Kraftfahrzeugen ist die Beschädigung eines „teils des Reisegepäcks“ kaum denkbar, da das Fahrzeug als solches einheitlich als Reisegepäck anzusehen ist und nicht etwa „atomisiert“ wird, was das Amtsgericht Hildesheim in einem Urteil Ende 2004 ausdrücklich klargestellt hat.

Wie die Frage der Haftungsgrenze im internationalen Transport bei Beschädigung von Kfz geregelt ist, ist bislang unklar. Sie ergibt sich jedenfalls aus der CIV nicht aus dem HGB. In der CIV regelt Art. 41 den Schadensersatz bezüglich Kraftfahrzeugen. Dort ist im § 3 dargestellt, bei gänzlichen oder teilweise Verlust des Fahrzeuges sei eine Entschädigung nach dem Zeitwert des Fahrzeuges zu berechnen, die 8.000 Rechnungseinheiten nicht überschreiten dürfe.

Offen ist der Begriff „teilweiser Verlust des Fahrzeuges“. Da niemand ernsthaft erwarten wird, am Zielort nur noch ein halbes Auto zu finden, kann hier mit wohl nur ein beschädigtes Fahrzeug gemeint sein.

Fasst man jedoch ein beschädigtes Fahrzeug nicht als „teilweisen Verlust“ auf, würde sich der Schadensersatz nach Art. 39 CIV regeln. Nach Art. 39 CIV wäre der Umfang der Wertminderung der Entschädigungsbetrag und nicht etwa der Betrag der Reparaturkosten.

Da aber auch Art. 41 § 3 CIV auf den Zeitwert des Fahrzeuges abstellt, ist also in jedem Fall – unabhängig von der Frage, ob Art. 39 oder Art. 41 CIV anwendbar sind – klar, dass der Entschädigungsbetrag auf Basis des Zeitwertes zu ermitteln ist und nicht etwa auf Basis der Reparaturkosten. Dieser Umstand ist gerade für Oldtimereigner besonders leidlich, da bekanntlich die Reparaturkosten die durch die Beschädigung verursachte Wertminderung deutlich übersteigen.

Ausgeschlossen ist damit ein Affektionsinteresse, wie es bei Schadensersatzansprüchen aus dem Straßenverkehrsrecht teilweise anerkannt wird. Liegt also ein wirtschaftlicher Totalschaden vor, kann der Eigner des Fahrzeuges nicht erfolgreich damit argumentieren, sein Fahrzeug sei besonders erhaltenswert, weshalb nicht der Zeitwert, sondern der Betrag der Reparaturkosten an Entschädigung zu bezahlen wäre.

Auch wenn man die Haftungshöchstgrenzen betrachtet, die sich aus den unterschiedlichen Anwendungen der Art 39 und 41 CIV ergeben, landet man wieder beim gleichen Ergebnis, weshalb auch vor diesem Hintergrund die Unterscheidung nur theoretischer Natur ist. Nach Art. 39 CIV wäre bei einer Beschädigung als Höchstbetrag der Betrag zu zahlen, der bei gänzlichem Verlust anfallen würde. Bei gänzlichem Verlust ist die Anwendung des Art. 41 § 3 CIV unstreitig, wonach der Höchstbetrag bei 8.000 Rechnungseinheiten liegt.

Wendet man Art. 39 CIV nicht an, würde man auch auf die Beschädigung direkt Art. 41 CIV anwenden, weshalb man wieder bei einer Haftungsgrenze von 8.000 Rechnungseinheiten ist.

Den Begriff der Rechnungseinheiten hatten wir bereits oben bei der Frage der Beschädigung beim Straßentransport erläutert, da dieser Begriff auch vom HGB verwendet wird.

Vergleicht man die Haftung nach internationalen Rechten mit der Haftung nach nationalem Recht, fällt vor allem auf, dass der Haftungsausschluss für die Verwendung offener Wagen weder durch einen Verweis auf das HGB noch ausdrücklich in der CIV vorgesehen ist. Die Risiken, die sich aus der Offenheit der Wagen ergeben, trägt beim internationalen Verkehr also die Bahn, was der entscheidende Unterschied zur Haftung nach nationalem Recht ist.

4.3. Verlust:

Die Haftung für den vollständigen Verlust ergibt sich aus Art. 35 § 1 CIV. Auf dem Verlust ist unstreitig Art. 41 § 3 CIV anzuwenden.

Im Falle des Verlustes wird der Zeitwert mit einer Maximalgrenze von 8.000 Rechnungseinheiten erstattet.

Die Verlustvermutung greift ein, wenn das Fahrzeug nicht innerhalb von 14 Tagen abgeliefert wurde, nachdem die Auslieferung verlangt wurde. Die Auslieferung kann unter Vorlage des Gepäckscheins berechtigterweise verlangt werden, sobald der Zug, mit dem das Fahrzeug transportiert werden sollte, am Bahnhof angekommen ist. Das heißt im Klartext: Sofern das Fahrzeug nicht innerhalb von 14 Tagen nach Ankunft des Zuges abgeliefert wurde, gilt es als verschollen, weshalb dann der Zeitwert des Fahrzeuges zu erstatten ist.

Taucht das Fahrzeug danach doch noch wieder auf, muss der Eigentümer benachrichtigt werden, wenn insoweit das Fahrzeug binnen eines Jahres auftaucht. Der Eigentümer hat dann selbstverständlich die ggf. erhaltene Entschädigung zurück zu zahlen.

4.4. Verspätung:

Bei Verspätungen haftet die Eisenbahn dann, wenn aus einem von der Eisenbahn zu vertretenden Umstand eine Verspätung folgt. Dies setzt ein vorsätzliches oder fahrlässiges Verhalten der Eisenbahn-Mitarbeiter voraus, wozu dann auch noch die Beweislast beim Kunden liegt.

Sollte gleichwohl dieser Beweis gelingen, kommt es dann noch darauf an, ob ein Schaden durch die Verspätung überhaupt entsteht. Da es bei derartigen Transporten in aller Regel um Urlaubsfahrten geht, dürfte bei einer Verspätung auch von mehreren Stunden kein Schaden eintreten, da der Erholungswert der Urlaubsreise nicht geschmälert ist, wenn diese wenige Stunden später angetreten wird.

Sollte im Ausnahmefall doch ein Schaden entstehen haftet die Bahn, jedoch begrenzt auf den Beförderungspreis des Kraftfahrzeuges, was sich aus Art. 41 § 1 CIV ergibt.

Selbst, wenn alle Voraussetzungen nachgewiesen werden können, ist diese Haftung dem Umfang nach leider sehr unbefriedigend. Sollte tatsächlich der Umstand entstehen, dass wegen der Verspätung eine Urlaubsreise nicht mehr angetreten werden kann, ist der daraus erwachsende Schaden allemal höher, als der Beförderungspreis, der für das Kraftfahrzeug zu zahlen war.

Die zweite Alternative besteht darin, die Reise gar nicht anzutreten, wenn sich schon bei der Verladung die Verspätung abzeichnet. Allerdings ist auch dann Voraussetzung, dass die Bahn schuldhaft oder fahrlässig gehandelt hat. Kann dies nachgewiesen werden und wird die Reise deshalb nicht angetreten, muss weder für Fahrzeug noch für die Personen ein Beförderungspreis entrichtet werden. Bereits bezahlte Beträge müssten dann zurückerstattet werden.

4.5. Keine Ausschlussstatbestände nach nationalem Recht:

Wie oben bereits angedeutet, könnte man daran denken, die Haftung aus der CIV nach nationalen Regeln einzuschränken. Zu denken wäre an die Anwendbarkeit der EVO, sowie des HGB einerseits und der allgemeinen Geschäftsbedingungen der Bahnbetriebe andererseits.

- EVO, HGB: Weder die EVO noch das HGB sind anwendbar. § 1 EVO stellt ausdrücklich klar, dass die Vorschriften der COTIF, sowie der CIV vorrangig anwendbar sind. Mit dieser Klarstellung ist auch die in der EVO enthaltende Verweisung auf das HGB nicht anwendbar.



- AGB Bahn: Gedacht könnte auch daran, die Regelungen der CIV durch die Regelungen zu ersetzen, die zwischen den Parteien - also den Kunden und der Bahn – vereinbart werden. Zwar stellen AGB keine Individualregelungen dar, da sie jedoch von den Vertragsparteien zumindest einbezogen werden, gehen sie grundsätzlich den gesetzlichen Regelungen vor. Hierzu stellt die Rechtsprechung jedoch fest, aus Art. 5, 8 und 64 CIV geht hervor, dass die CIV dem nationalen Recht vorgehen. Aus Art. 46 CIV geht der zwingende Charakter der CIV hervor, der nicht – auch nicht durch Regelungen zwischen den Parteien – verdrängt werden können. Die Regelungen der CIV sind also zwingend. Die DB Autozug hat dies auch erkannt und regelt in ihren AGB, dass im Verkehr mit den europäischen Staaten die Regelungen der CIV in erster Linie – also wohl vorrangig – gelten.