

## „Anderweitige“ Speditionsbedingungen und Spediteurhaftung

Von Senatspräsident Leo Bindels, Hamm

Unter diesem Titel behandelt Herr Dr. Erich Prölss in der Zeitschrift „Versicherungsrecht“ (6. Jahrg. Heft 5) die Frage, unter welchen Voraussetzungen eine Abmachung wirksam ist, in der ein Spediteur mit seinen Kunden zwar die Geltung der ADSp vereinbart, sich aber dabei ausbedingt, daß der darin vorgesehene Versicherungsschutz durch andere als die in der z. Z. bekanntgegebenen Fassung des SVS aufgeführten Versicherer gewährt werden soll.

Es kann keinem Zweifel unterliegen, daß nach den Grundsätzen der Vertragsfreiheit eine solche Abmachung, wenn sie klar und unzweideutig ist, wirksam ist. Nach meiner Auffassung stoßen aber auch im übrigen die Ausführungen von Herrn Dr. Prölss in wesentlichen Punkten ins Leere, weil seine Prämisse, daß die ADSp „mit den Aenderungen, die sie seit ihrer ersten Publikation im Jahre 1927 erfahren haben, automatisch kraft Handelsbrauchs, normierender Verkehrsritte oder Unterwerfung zum Inhalt jedes Speditionsvertrages werden“ — weil also diese Prämisse sich nicht beweisen läßt.

In einem in der NJW vom 5. 8. 1955 (8. Jahrg. Heft 31) erschienenen Aufsatz habe ich dargelegt, daß bis zum Jahre 1939 die Geltung der ADSp als Handelsbrauch sich nicht feststellen läßt. Es darf noch zusätzlich darauf hingewiesen werden, daß von den führenden Kommentaren zum HGB der von Schlegelberger (Ausg. 1939) der Frage skeptisch und zweifelnd gegenübersteht, und Baumbach (Ausg. 1939) und der Komm. der RGRäte (Ausg. 1943) einen Handelsbrauch direkt ablehnen.

Erst dadurch, daß der RVerkehrsminister die ADSp durch die VO vom 29. 12. 39 mit Wirkung vom 1. 4. 40 für die Mitglieder der RVerkehrsgruppe Spedition und Lagerei für verbindlich erklärte und ihre Nichtbeachtung mit Sanktionen bedrohte, kamen sie zur allgemeinen Anwendung. Natürlich macht staatlicher Zwang noch keinen Handelsbrauch. Wenn man aber berücksichtigt, daß sie damals schon 12 Jahre lang vielfach angewendet wurden und diese Anwendung auch, nachdem der staatliche Zwang 1945 aufgehört hatte, von der Wirtschaft fortgesetzt wurde, kann man jetzt wohl, im Einklang mit dem überwiegenden Teil der Rechtsprechung von einem Handelsbrauch sprechen.

Das betrifft aber nur das Grundsätzliche. Herr Rechtsanwalt Deringer hat in einem Aufsatz über die „kartellrechtliche Beurteilung der §§ 39 a, 41 c der ADSp (NJW 55 S. 1899) mit Recht ausgeführt, daß damit nicht feststehe, daß auch jede einzelne Bestimmung der ADSp zum Handelsbrauch geworden sei. Schon der Komm. der RGR zum HGB meint (Ausg. 1943 § 407 Anm. 28): „Ein Handelsbrauch von 65 Paragraphen und 2 Anlagen ist ein Unding“, und Baumbach a. a. O., die ADSp seien „viel zu umfangreich, um als Handelsbrauch zu gelten“.

Vergegenwärtigt man sich das Wesen eines Handelsbrauchs, die gleichmäßige Handhabung einer als zweckmäßig erkannten Maßnahme durch den Handels-

verkehr, so wird man hier feststellen müssen, daß das, was für den Handel zweckmäßig und erforderlich war, darin bestand, dem Spediteur die Möglichkeit zu geben, sich von der persönlichen Haftung aus dem Speditionsvertrage zu befreien, indem er dem Kunden als Ausgleich einen angemessenen Schutz durch eine Speditionsversicherung bot. Soweit die ADSp dieses Bedürfnis befriedigten, mögen sie zum Handelsgebrauch geworden sein. Dagegen besteht kein Anlaß zu der Annahme, daß auch die Notwendigkeit, gerade bei den in der Beteiligtenliste zum SVS aufgeführten Versicherungsgesellschaften zu versichern, vom Handel als erforderliche oder zweckmäßige Regelung handelsüblich anerkannt wurde. Wie soll der Handel dazu kommen, einer bestimmten Interessentengruppe handelsbräuchlich für alle Zukunft ein Monopol auf die nach den ADSp zu schließenden Versicherungen einzuräumen. Schon Baumbach erkennt dieses Bedenken, wenn er a. a. O. schreibt, „die ADSp als Handelsbrauch wären erträglich, wenn nicht der Zwang zum Monopol dahinter stände“.

Wenn bis 1945 in der Praxis diese Versicherungsverträge wohl fast ausschließlich mit der erwähnten Beteiligtenliste gemäß dem SVS geschlossen wurden, so beruht das nicht auf Handelsbrauch, sondern auf dem durch den RVerkMin. ausgeübten Zwang und dem Umstande, daß damals diese Versicherergruppe die einzige war, die sich zum Abschluß derartiger Verträge in der Öffentlichkeit bereiterklärt hatte.

Die Richtigkeit dieser Ansicht wird dadurch erhärtet, daß in dem Augenblicke, in dem 1945 der staatliche Zwang aufhörte, wie noch zu zeigen ist, verschiedene Gruppen von Versicherern auftraten, die auf Grund der ADSp Versicherungen, die dem SVS entsprachen oder ihm gleichwertig waren, anboten, und die verladende Wirtschaft und das Spediteurgewerbe sich mit ihren Geschäften auf diese Gruppen verteilte, so daß von einem handelsgebräuchlich anerkannten Monopol einer Gruppe jetzt noch weniger die Rede sein kann denn je.

Demnach ist festzustellen, daß der von Baumbach sog. Zwang zum Monopol niemals Handelsbrauch gewesen ist, es handelte sich vielmehr für die in der Beteiligtenliste des RVerkMin. veröffentlichten Versicherungsgesellschaften um ein rein tatsächliches Monopol, erzeugt durch staatlichen Zwang und das Fehlen einer sich mit derartigen Verträgen befassenden Konkurrenz. Mit dem Wegfall dieser Umstände fiel auch dieses tatsächliche Monopol weg. Die ADSp üben also kraft Handelsbrauchs ihre Wirkung auch dann aus, wenn der Spediteur mit anderen Versicherern eine dem SVS mindestens gleichwertige Versicherung abschließt.

Zu demselben Ergebnis gelangt man aber selbst dann, wenn man annimmt, der Handelsbrauch gehe dahin, daß der Spediteur sich nur auf die ADSp berufen könne, wenn er bei der in ihnen bezogenen Versicherergruppe den SVS gezeichnet habe. Als Handelsbrauch kommt nur die 1939 vom RVerkMin. veröffentlichte Fassung der ADSp in Betracht. Deren Anwendung steht aber heute entgegen, daß sowohl die dort als Verfasser und dauernde Ueberwacher der ADSp aufgeführten Spitzenverbände der Wirtschaft, als auch ein Teil der Versicherer der Beteiligtenliste, als auch schließlich der RVerkMin. selbst, der sich die Genehmigung jeder Aenderung der ADSp vorbehalten hatte, infolge der Ereignisse von 1945 in Wegfall gekommen sind.

Nach §§ 39 a, 41 c ADSp ist der Spediteur, der des Schutzes der ADSp teilhaftig werden will, verpflichtet, eine Speditionsversicherung gemäß dem SVS bei denjenigen Versicherern zu decken, die von „den Spitzenverbänden der Wirtschaft,

die diese ADSp festgestellt haben, beauftragt sind". Diese Spitzenverbände sind verschwunden, können also niemand mehr beauftragen, und die Liste der Versicherer, von denen jeder prozentual für jeden Schaden haftete, ist lückenhaft geworden, kann also den Auftrag so, wie damals in den ADSp vorgesehen, nicht mehr ausführen. Es ergab sich also eine Lücke; die ADSp mit ihrem SVS waren zum Torso geworden.

Als dann einige Zeit später die Wirtschaft wieder anzulaufen begann, sahen sich die Spediteure vor die Alternative gestellt, entweder ganz auf den Schutz der ADSp zu verzichten, oder deren Lücken durch Vereinbarungen mit ihren Kunden zu schließen. In der Hauptsache handelte es sich dabei um die Bestimmung, welche Versicherer im Hinblick auf die lückenhaft gewordene Beteiligtenliste den Schutz nach dem SVS oder in gleichwertiger Weise gewähren sollten. Es bildeten sich alsbald verschiedene Gruppen von Versicherern, die sich für diesen Zweck zur Verfügung stellten.

Der Rest der alten Versicherer aus der Beteiligtenliste von 1939, der noch vorhanden war bzw. an dem Zusammenschluß zwecks Versicherung nach dem SVS festhielt, und der sich durch die Maklerfirma Oskar Schunck K.G. vertreten läßt, nahm noch einige Versicherer hinzu und ließ die ADSp mit dieser neuen Beteiligtenliste veröffentlichen. Später (1951) gab er eine nochmals geänderte Beteiligtenliste heraus und ersetzte von sich aus die in § 17 SVS vorgesehene Zustimmung des RVerkMin. zu Änderungen des SVS durch die Zustimmung der Arbeitsgemeinschaft Spedition und Lagerei e. V. und des Deutschen Industrie- und Handelstages. Diese Gruppe erhob auch den Anspruch, „die“ allein nach §§ 39 a, 41 c ADSp befugte Versicherergruppe zu sein. Deringer a. a. O. scheint sich dieser Auffassung anzuschließen und mißt der Änderung der Beteiligtenliste keine Bedeutung bei. Nun ist es richtig, daß schon vor 1939 die Zahl der Versicherer sich geändert hat; es mag auch sein, daß bei einer so lange Zeit wirklichen Einrichtung Schwankungen in der Zusammensetzung nicht zu vermeiden sind und daß damit schon von vornherein gerechnet wurde. Aber wer hat damit gerechnet und wer hatte diese Schwankungen zu berücksichtigen? Natürlich nur die Verfasser der ADSp, die Spitzenverbände der Wirtschaft, und diese haben den Fall in § 39 a ADSp auch vorgesehen. Danach sind sie es, die jeweils die Versicherer beauftragen. Ob 1939 diese Befugnis, neue Versicherer zu bestellen, auf den RVerkMin. übergegangen ist, kann dahingestellt bleiben; denn sowohl er, wie die Spitzenverbände sind 1945 abgetreten, ohne ihre Befugnis auf eine andere Stelle, etwa die Rumpffgruppe der Versicherer oder die in der Neufassung des § 17 SVS genannten Stellen zu übertragen. Diesen Stellen könnte die Befugnis daher nur zugefallen sein, wenn nach 1945 ein neu entstandener Handelsbrauch sie ihnen zugebilligt hätte.

Das ist nicht nur nicht zu erweisen, vielmehr ergibt sich das Gegenteil aus dem Wege, den der Handelsverkehr nach 1945 eingeschlagen hat. Die Gruppe Schunck war nämlich nach 1945 nicht die einzige, die sich zur Durchführung der ADSp zur Verfügung stellte; das taten z. B. auch die unter Führung des Gerling-Konzerns stehenden Versicherungsgesellschaften, die sich dabei anderer Maklerfirmen bedienten. (Nach Clauß „Zum Streit um die Speditionsversicherung“ in „Der Versicherungsnehmer“ Jahrg. 7 Nr. 8/55 handelt es sich um die Maklerfirmen Schmidt und Drewe.) Schon der Umstand, daß auch diese Gruppe mit einem beachtlichen Kundenkreis auf Grund der ADSp arbeitet, verbietet die Feststellung, daß die Gruppe Schunck nach allgemeiner Anschauung des Handelsverkehrs, also handelsbräuchlich an die Stelle der Beteiligtenliste von 1939 getreten sei, oder die Befugnis

fugnis der Spitzenverbände der Wirtschaft oder des RVerkMin., andere Versicherer zu beauftragen, ausüben könne. Es darf darauf hingewiesen werden, daß sich sogar Krien, der in seinem Kommentar geneigt zu sein scheint, die Tätigkeit der Gruppe Schunck als bindend, jedenfalls als fait accompli anzunehmen, sich Bl. 63/65 der Zweifelhafteitigkeit des seit 1945 betriebenen Ergänzungsverfahrens voll bewußt ist.

Also auch, wenn man das Monopol der 1939 bestehenden Beteiligtenliste als handelsbräuchlich anerkennt, so bleibt die Tatsache bestehen, daß diese Liste lückenhaft geworden und handelsbräuchlich niemand mehr berufen ist, sie zu ergänzen. Der Spediteur, der einen Speditionsvertrag abschließt, muß somit, wenn er auf den Schutz der ADSp nicht verzichten will, selbst einen Versicherer aussuchen, der seinem Kunden einen dem SVS gleichwertigen Versicherungsschutz gewährt. Ich habe in meinem erwähnten Aufsatz dargelegt, daß zu dieser Auslegung der Charakter der ADSp als einer normierenden Vertragsordnung nötigt. Soweit eine solche durch die Ereignisse lückenhaft geworden ist, ist sie anzuwenden, wie ein lückenhaft gewordenes Gesetz, d. h. sie ist aus ihrem Sinn und Zweck in einer den wirtschaftlichen Erfordernissen Rechnung tragenden Weise zu ergänzen. Da nun die Person des Versicherers praktisch ohne Bedeutung ist, wenn nur der Versicherungsvertrag in Ordnung geht, so kann die Ergänzung wohl kaum dahin gehen, einer Gruppe ein Monopol zu konzédieren, nur weil ein Teil der beteiligten Gesellschaften schon auf der Liste von 1939 stand, vielmehr muß man zu dem Ergebnis kommen, daß es Sache des Spediteurs ist, sich einen Versicherer auszusuchen. Ihn lediglich auf die Reste der alten Liste zu verweisen, ist schon darum unmöglich, weil jeder dort Beteiligte nur zu einem Bruchteil des Schadens haftet, und daher eine 100prozentige Deckung nicht erreicht wäre.

Die tatsächliche Lage, wie sie sich seit 1945 herausgebildet hat, daß unter Anwendung der ADSp im übrigen ein Teil des Speditions-gewerbes bei der Gruppe Schunck, ein anderer bei der unter Führung des Gerling-Konzerns stehenden Gruppe Versicherungsschutz sucht, entspricht also auch der Rechtslage, zu der eine sachgemäße Auslegung des Handelsbrauchs führt.

Somit bedürfte es an sich keines der von Herrn Dr. Prölss besprochenen Vermerke auf den Geschäftspapieren des Spediteurs, weil er eben in der Auswahl des Versicherers frei ist. Sie sind als Vorsichtsmaßnahmen zu bewerten, weil die Ansichten zu diesem Punkte in der Fachpresse sich gegenüberstehen und auch durch Veröffentlichung von Neuausgaben der ADSp seitens der Gruppe Schunck der Eindruck erweckt werden könnte, diese sei allein berufen, was im Einzelfalle zu Mißverständnissen führen könnte.

Die Vermerke weisen jedoch noch eine weitere Abweichung aus. Die ADSp erkennen die Freizeichnung des Spediteurs nach ihrem Wortlaut nur an, wenn die Versicherung auf Grund des SVS abgeschlossen wird. Nun entspricht aber die Speditions-police (Sp) der unter Führung des Gerling-Konzerns stehenden Versicherer nicht genau dem SVS, geht vielmehr über dessen Bestimmungen hinaus und gewährt noch einen erweiterten und zusätzlichen Schutz, indem u. a. entgegen dem SVS nicht bloß der Kunde, sondern auch der Spediteur selbst (z. B. für seine Haftung nach dem HGB, falls der Freizeichnungseinwand nach den ADSp im Einzelfalle nicht anerkannt werden sollte) versichert ist. Es würde aber Treu und Glauben gröblich widersprechen, wollte man dem Spediteur, etwa in einem Schadensprozeß mit einem Kunden, die Berufung auf die ADSp ver-

sagen, weil er nicht nach dem SVS versichert sei, sondern eine Versicherung genommen habe, in der außer dem vollen Schutz des Kunden im Sinne des SVS noch darüber hinaus ein erweiterter Schutz gewährt wird. Dabei kann es keine Rolle spielen, wie zwischen Versicherung und Spediteur die Prämie berechnet wird, wenn nur der Kunde nicht höher belastet wird, als es nach dem SVS der Fall sein würde.

Ist also die Geltung der ADSp vereinbart, so ist es unschädlich, wenn eine derartige Abweichung vom SVS Platz greift. Es bedarf daher auch nach dieser Richtung nicht der von Herrn Dr. Prölss bemängelten Vermerke.

Aber selbst wenn man, dem entgegen, es für erforderlich halten sollte, daß die Abweichungen von der Beteiligtenliste und dem Wortlaut des SVS besonders zu vereinbaren seien, wird man Herrn Dr. Prölss in seiner Ansicht, die beiden Aufdrucke auf den Geschäftspapieren des Spediteurs genügen nicht, um eine solche Vereinbarung herbeizuführen, nicht beistimmen.

Der erste Aufdruck lautet: „Unsere Geschäftsbedingungen sind die gleichen wie die ADSp mit der Maßgabe, daß die Speditionsversicherung gemäß § 39 der ADSp anderweitig erstklassig eingedeckt ist. Einen Abdruck dieser Bedingungen stellen wir auf Wunsch zur Verfügung.“ Dieser Vermerk scheint mir völlig eindeutig zu sein. Schon rein nach dem Sprachgebrauch besagt er, daß es sich nicht um die ADSp in der z. Z. von der Gruppe Schunck bekanntgegebenen Fassung handelt, sondern um Bedingungen mit sonst zwar gleichem Inhalt wie die ADSp, aber unter ausdrücklicher Abdingung des § 39; der Hinweis auf die anderweitige erstklassige Eindeckung läßt vollends klar erkennen, daß die Versicherung nicht bei den Versicherern abgeschlossen wird, die in der von der Gruppe Schunck oder im Jahre 1939 veröffentlichten Beteiligtenliste stehen. Wer eine Offerte dieses Inhalts annimmt, ohne sich die angebotene Kenntnisnahme von der „anderweitigen“ Versicherung im einzelnen zu verschaffen, erklärt sich mit der Auswahl des anderweitigen Versicherers durch den Spediteur einverstanden. Natürlich darf er darauf vertrauen, daß die Versicherung ihn mindestens ebenso günstig stellt wie der in den ADSp erwähnte SVS.

Der zweite von Herrn Dr. Prölss besprochene Vermerk lautet: „Wir arbeiten auf Grund der Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen (ADSp) neuester Fassung. Die Spediteur-Versicherung gemäß § 39 ADSp ist bei unseren Versicherern mit für den Auftraggeber verbesserten Bedingungen gedeckt. Diese stehen auf Wunsch zur Verfügung.“

Dieser Vermerk verweist allerdings nicht allgemein auf die ADSp, die, wie dargelegt, nur in der Fassung von 1939 gelten, sondern auf die „neueste“ Fassung, womit also wohl die von der Gruppe Schunck veranlaßte jüngste Veröffentlichung gemeint ist, die außer einer abweichenden Beteiligtenliste auch einige sonstige Änderungen gegen 1939 aufweist. Auch dieser Vermerk besagt aber unzweideutig, daß die Versicherung abweichend von § 39 ADSp geregelt ist. Es mag sein, daß er nicht für jeden Auftraggeber sofort erkennbar macht, daß nicht der SVS, sondern eine andere Police, etwa die Sp, zugrunde gelegt werden soll. Immerhin wird ausdrücklich auf die für den Auftraggeber verbesserten Bedingungen hingewiesen und es ist von vornherein unwahrscheinlich, daß ausgerechnet die SVS-Versicherer dem Spediteur entgegen ihrem eigenen SVS verbesserte Bedingungen gewährt haben sollten. Eine möglicherweise doch vorhandene Unklarheit wird man aber aus den vorhin erörterten Gründen für bedeutungslos halten dürfen, weil es dem Kunden allein darauf ankommt, die

Vorteile, die er nach dem SVS haben würde, uneingeschränkt zu erwerben, er aber naturgemäß nichts dagegen haben kann, wenn ihm oder dem Spediteur darüber hinaus noch weitere Vorteile eingeräumt werden. In diesem Zusammenhang darf auf die überzeugenden Ausführungen von Herrn Rechtsanwalt Karl Clauß in Mannheim („Der Versicherungsnehmer“ Jahrg. 7 Nr. 8/55) verwiesen werden, denen ich mich in vollem Umfange anschließen möchte. Uebrigens kommt das in der neuesten Fassung des erwähnten Vermerks noch klarer und unzweideutiger zum Ausdruck, in dem ausdrücklich erwähnt wird, die Versicherung sei abweichend von § 39 ADSp geregelt.

Herr Dr. Prölss hat selbstverständlich recht, wenn er schreibt, die Vermerke könnten nur dann Vertragsinhalt geworden sein, wenn sie wirksam vereinbart seien. Diese Wirksamkeit kann aber, wie sich aus der vorhergehenden Erörterung ergibt, nicht mit der Begründung bezweifelt werden, daß aus den Vermerken die Rechtslage nicht klar und erschöpfend hervorgehe. Darum bestehen jedenfalls dann keine Bedenken, wenn der Kunde sich mit den Vermerken ausdrücklich einverstanden erklärt hat. Herr Dr. Prölss hat weiter darin recht, daß, wenn einmal etwas, z. B. die Versicherung bei der Gruppe Schunck, vereinbart ist, der Spediteur das nicht einseitig etwa durch nachträglichen Aufdruck des Vermerks auf einer Rechnung ändern kann. Es fragt sich aber, was vereinbart ist, wenn z. B. der Kunde telefonisch einen Speditionsauftrag gibt und der Spediteur ihn ohne irgendwelche Hinweise annimmt. Dann ist der Vertrag unter den handelsbräuchlichen Bedingungen, d. h. unter Vereinbarung der ADSp in der 1945 lückenhaft gewordenen Form geschlossen. Das Wesentliche steht damit fest, auch, daß der Spediteur sich auf die ADSp berufen kann, wenn er eine Versicherung schließt, die dem Kunden mindestens den im SVS festgelegten Schutz verschafft. Der Vertrag ist bloß noch nicht perfekt, da infolge des Wegfalls der „legalen“ Versichererliste nicht feststeht, bei wem versichert werden soll. Ein Handelsbrauch oder eine Vermutung zu Gunsten der Gruppe Schunck besteht ja nicht. Geht dem Kunden dann ein den Vermerk enthaltendes Schriftstück zu, so liegt darin das Angebot, den Vertrag in diesem Sinne zu vervollständigen. Schweigt er darauf, so ist die Vereinbarung entsprechend dem Vermerk geschlossen. Dabei darf erneut darauf hingewiesen werden, daß das die Rechtslage ist, wenn man nicht schon gemäß der hier vertretenen Ansicht den Spediteur handelsbräuchlich für berechtigt halten will, den Versicherer von sich aus zu bestimmen.

Daß in diesem Falle Schweigen als Zustimmung zu gelten haben würde, ergibt schon die Erwägung, daß es sich lediglich um die Fortsetzung einer bereits angeknüpften und im wesentlichen, der grundsätzlichen Geltung der ADSp, bereits bindend gewordenen Geschäftsverbindung handelt, und daß der Vertrag nur in einem für den Kunden praktisch bedeutungslosen, seine materielle Rechtslage nicht berührenden, sie eher noch verbessernden Punkte ergänzt werden soll. Man wird dem Kunden daher zumuten können, daß er, falls er etwa aus persönlichen Gründen einen bestimmten Versicherer wünscht, das ohne schuldhaftes Zögern zum Ausdruck bringt.

Gegen diese Ansicht kann die Entscheidung des BGH (NJW 55 S. 1794) nicht ins Feld geführt werden. Entgegen dem dort entschiedenen Falle handelt es sich hier nicht um die Unterwerfung unter unbekannte Geschäftsbedingungen. Diese Geschäftsbedingungen, die ADSp, sind vielmehr zwischen den Parteien kraft Handelsbrauchs in allen wesentlichen Punkten bereits festgelegt, die einzige Un-

klarheit ist die unwesentliche Auswahl des Versicherers. Es liegt auch nicht ein Antrag auf nachträgliche Vertragsänderung vor, sondern auf Vereinbarung des letzten zur Vollständigkeit des Vertrages noch fehlenden Punktes.

Ist der Kunde nicht Kaufmann, so kann der Spediteur sich ihm gegenüber nicht auf den Handelsbrauch berufen. Das für den Spediteur unerfreuliche Ergebnis, daß auf diese Weise seine Rechtslage u. U. verschieden ist, je nachdem ob sein Kunde Kaufmann ist oder nicht, würde weitgehend ausgeglichen, wenn sich feststellen ließe, daß die Anwendung der ADSp über die Handelskreise hinaus zu einer allgemeinen Verkehrssitte geworden wäre. Ich habe a. a. O. dargelegt, daß es zweifelhaft ist, ob sich eine solche Feststellung treffen läßt. Im Rahmen des vorliegenden Aufsatzes kann die Frage nicht abschließend behandelt werden.

Ist keine derartige Verkehrssitte feststellbar, so müssen die ADSp mit dem nichtkaufmännischen Kunden im Einzelfalle besonders vereinbart werden. Das ist auch durch schlüssige Handlungen möglich. Da ohne weiteres anzunehmen ist, daß der Spediteur die ADSp zugrunde legen will, kommt es darauf an, ob der Kunde bei Anwendung der verkehrsüblichen Sorgfalt diesen Willen hätte erkennen müssen. In diesem Falle wird man ihn als zustimmend ansehen, auch wenn ihm der Inhalt der ADSp im einzelnen nicht bekannt war. Die einschränkenden Ausführungen der Entscheidung des BGH (NJW 55 S. 1794) dürften hier, wo es sich um eine normierende Verkehrsordnung für einen ganzen Gewerbebezweig handelt, die sich schon zum Handelsbrauch verdichtet hat, nicht Platz greifen. Auch diese Frage kann aber hier nicht abschließend behandelt werden.

Wird im Einzelfall die Geltung der ADSp für den nichtkaufmännischen Kunden festgestellt, so gilt für deren Umfang, vor allem die Auswahl des Versicherers, dasselbe wie für den kaufmännischen Kunden.

## Grundfragen des Fremdenverkehrsrechts

Von Ass. Dr. jur. H. Klatt, Frankfurt/Main

Die Fremdenverkehrswissenschaft strebt zur Zeit nach den Rückschlägen, die der Zweite Weltkrieg brachte, einem neuen Höhepunkt zu. In einem Artikel „Gegenwartsfragen der Fremdenverkehrswissenschaft“ im „Jahrbuch für Fremdenverkehr“, 2. Jahrgang, Heft 2, Seite 16 ff., hat Professor Hunziker u. a. ausgeführt, daß an sich die Fremdenverkehrswissenschaft noch in den Anfängen stehe. Die Zahl derer, die sich mit ihr beschäftigen, sei gering. Umfang und Dringlichkeit der zu bewältigenden Probleme stünden hiermit in keinem Verhältnis. Deshalb sei eine Beschränkung auf die dringlichsten Probleme tunlich. Auf einige besonders wichtige Fragen wird sodann die Aufmerksamkeit gelenkt. Es sind solche, die in betriebswirtschaftlicher Richtung der Lösung harren. Ich meine, daß diese bemerkenswerten Ausführungen nach der Seite des Fremdenverkehrsrechts ergänzt werden sollten.

Es liegt im Wesen der Materie, daß in der Fremdenverkehrswissenschaft volks- und betriebswirtschaftliche Fragen im Mittelpunkt des Interesses stehen. Dennoch sollte sich allgemein die Erkenntnis Bahn brechen, daß dem Fremdenverkehrsrecht nicht nur eine Bedeutung am Rande zukommt. Wenn man die Veröffentlichungen der letzten Jahre überschaut, findet man Untersuchungen über fremdenverkehrsrechtliche Probleme so gut wie gar nicht. Ueber die Bedeutung fremdenverkehrsrechtlicher Fragen habe ich in dem Aufsatz „Das Gewerberecht der Reisebüros — ein Teil des Fremdenverkehrsrechts“ in dem „Jahrbuch für Fremdenverkehr“, 2. Jahrgang, Heft 2, Seite 51 ff., Bemerkungen zum Recht des Reisebürogewerbes innerhalb des Gewerberechts gemacht. „Was hier für das Gewerberecht gilt“ — so hieß es weiter — „gilt in ähnlichem Maße auch für andere Rechtsgebiete, von denen nur das Steuerrecht und das Arbeitsrecht beispieldhaft genannt sein sollen. Bei näherer Betrachtung wird man feststellen, daß es Besonderheiten dieser Art auch in den anderen Gewerbebezweigen des Fremdenverkehrs, wie etwa dem Hotel- und Gaststättengewerbe und dem Beförderungsgewerbe, gibt. Diese Darstellung kann deshalb auch als Ausschnitt aus dem „Recht des Fremdenverkehrs“ gewertet werden, das zu untersuchen und abzugrenzen eine vielversprechende Aufgabe wäre...“

### I.

Die Vorfrage bei den Untersuchungen ist: „Gibt es überhaupt so etwas wie ein Recht des Fremdenverkehrs?“ Diejenigen, die bestreiten, daß es eine Rechtsmaterie gibt, die als „Fremdenverkehrsrecht“ bezeichnet werden könnte, werden sich darauf berufen, daß es bisher in keinem Staate einen Gesetzgeber gegeben hat, der die verschiedenen Rechtsfragen des Fremdenverkehrs einheitlich zusammengefaßt hat. Die Vorschriften, die hier beachtet werden müssen, finden sich vielmehr in einer großen Zahl von Gesetzen und Verordnungen verstreut. Dieser Umstand dürfte aber noch ein Grund mehr sein, sich mit dem Wesen des Fremdenverkehrsrechts auseinanderzusetzen.