

# **Rolf Herber**

## **- Der „Gesetzgeber“ aus dem Rheinland**

*Peter Mankowski*

### **I. Einleitung**

*Rolf Herber* hat der Fakultät für Rechtswissenschaft I „nur“ elf Jahre lang, von 1984 bis 1995, im aktiven Professorendienst angehört. Das ist im hundertjährigen Leben der Fakultät keine lange Spanne. Trotzdem war er etwas Besonderes und ragte aus der Fakultät heraus. Welcher Professor kann das Große Bundesverdienstkreuz vorweisen? Welcher Professor kann schon über Rechtsakte lehren, die er selber geschaffen oder mitgeschaffen hatte? Genetische, subjektiv-teleologische Auslegung gewann mit, bei und in *Herber* Lebendigkeit und Anschaulichkeit. *Herbers* Berufsweg war für einen Professor ungewöhnlich. Denn er verlief lange Jahrzehnte außerhalb der Universitätsakademik. *Herber* hatte ein sehr ausgefülltes und eigenständiges vor-professorales Leben – und sollte noch ein ebenso ausgefülltes und eigenständiges nach-professorales Leben nach seiner Pensionierung genießen. Er wurde erst mit 55 Jahren hauptamtlicher Professor. Er wusste aus eigenem Erleben, dass die Universität nicht alles ist und dass man auch außerhalb der Universität sehr gut leben kann. Das verlieh ihm eine große innere Freiheit und Souveränität. *Herber* war eben nicht der typische Professor. Er bewahrte sich immer einen keineswegs skepsisfreien, aber freundlich amüsierten Blick von außen und lächelte nicht selten über manches, was andere übermäßig wichtig nahmen.

### **II. Der Werdegang eines Juristen mit Hindernissen und Zufällen**

Schon dass er einst Jurist werden würde, wurde *Herber* nicht an der Wiege gesungen. Im Gegenteil schlug er zunächst einen gänzlich anderen Weg ein. Am 23. März 1929 in Aachen geboren, wo sein Vater Assistent an der Technischen Hochschule war, wuchs er nach einer in Aachen verbrachten frühen Kindheit in Essen auf. In Essen ging er zur Schule, sammelte erste Kriegserfahrungen im Bombenkrieg und legte 1948 sein Abitur ab. Danach wollte er eigentlich etwas „Handfestes“ lernen, etwa Bau- oder Maschineningenieur. Deshalb absolvierte er ein mehr als einjähriges Praktikum, zuerst auf den Bau, dann im Maschinenbau, letzteres bei Krupp in der Schlosserei (damals vornehmlich noch in einer Schmiede) und am Hochofen bei Thyssen. Sein Versuch, danach an einer der technischen Hochschule zugelassen zu werden, war nicht erfolgreich, da die zahlreichen Kriegsheimkehrer Vorrang genossen. *Herber* wick zur Handelsschule aus.

Dann schlug ein richtungweisender Zufall zu: Einer seiner Freunde bat *Herber*, für ihn neue Bewerbungsunterlagen für ein Jurastudium an der Universität zu Köln anzufordern, weil er seine eigenen verlegt habe. *Herber* tat wie gebeten. Die neuen Unterlagen kamen, der Freund hatte aber zwischenzeitlich seine eigenen wiedergefunden. *Herber* bewarb sich daraufhin selber – und wurde angenommen. Da er zunächst keine Unterkunft in Köln fand, pendelte er von Essen, unter den damaligen Verhältnissen zweieinhalb Stunden hin und zweieinhalb Stunden zurück mit dem D-Zug. Sein Jurastudium absolvierte *Herber* komplett an der Universität zu Köln und bestand 1952 ebenfalls in Köln die Erste Juristische Staatsprüfung, das Referendarexamen.

### **2. Die Promotion**

Die Möglichkeit zur Promotion eröffnete kein Geringerer als *Hans Carl Nipperdey*, Professor an der Universität zu Köln und erster Präsident des BAG.<sup>1</sup> *Nipperdey* fragte den aufgeweckten und erfolgreichen Kandidaten im Anschluss an die mündliche Prüfung im Ersten Staatsexamen, ob dieser bei ihm promovieren wolle. *Herber* wollte. Es entstand als Grundlage für die 1956 an der Universität zu Köln erfolgte Promotion die Dissertation „Leistungswettbewerb und Preisunterbietung“.<sup>2</sup> Weitere Spuren hinterließ dieses in seinem Kern kartellrechtliche Thema aber in *Herbers* Lebenslauf nicht und blieb im Wissenschaftlichen Episode. Jedenfalls hat *Herber* danach nie wieder etwas Kartellrechtliches geschrieben. Die Arbeit wurde auch nicht als Buch publiziert, sondern blieb eine maschinenschriftliche Dissertation. In den 1950ern war dies indes die übliche Form für die Veröffentlichung von Dissertationen, nicht jene als Buch. Die Dissertation sollte freilich für *Herbers* berufliche Zukunft an einer entscheidenden Stelle eine wichtige Rolle spielen: *Herbers* Abordnung an das Bundesministerium der Justiz erfolgte später, weil seine Dissertation zur Reform des Wirtschaftsrechts hatte. Das Kartellrecht war ordnungspolitisch wichtig für die im Aufbau befindliche Soziale Marktwirtschaft und eine für Deutschland neue Materie. Kaum jemand hatte sich dazu bisher geäußert, und Fachleute für Kartellrecht wurden hängeringend gesucht.

### **3. Intermezzo in der nordrhein-westfälischen Justiz**

Zwischen der Großen Juristischen Staatsprüfung, 1957 am OLG Düsseldorf absolviert, und jener Tätigkeit, die *Herbers* erste Berufung werden sollte, lag ein kurzer Abstecher in die nordrhein-westfälische Justiz. Er führte 1957/58 nach Bonn (zu einer Zivilkammer am dortigen Landgericht) und Hagen.

## **III. Der „Gesetzgeber“**

### **1. Aufstieg durch die Ränge**

*Herber* trat 1958 als abgeordneter Richter in das Bundesministerium der Justiz ein. 1964 erfolgte die Ernennung zum Oberregierungsrat. Sie war insoweit wichtig, als sie die Übernahme in den Bundesdienst und das endgültige Ausscheiden aus dem nordrhein-westfälischen Richterdienst markierte. 1966 wurde *Herber* Regierungsdirektor und Leiter des Referats für das Recht der Handelsgeschäfte, das Seehandelsrecht und das Transportrecht einschließlich der internationalen Sachfragen auf diesen Rechtsgebieten. Dem folgte 1969 der Aufstieg zum Ministerialrat. Den Höhepunkt seiner Ministerialkarriere erreichte *Herber* 1975 mit der Ernennung zum Ministerialdirigenten und Leiter der für Handels- und Gesellschaftsrecht zuständigen Unterabteilung III A.<sup>3</sup> Zum 1. Juli 1984 schied *Herber* aus dem Bundesministerium für Justiz aus.

### **2. Vielfalt auf der Rosenburg**

Das Bundesjustizministerium saß zu jener Zeit, da *Herber* in es eintrat, noch in der Bonner Rosenburg, in jeglicher Hinsicht viel kleiner und persönlicher als heute die Jerusalemer Straße

---

<sup>1</sup> Zu ihm *Hermann Stumpf*, Hans Carl Nipperdey, in: Juristen im Portrait – FS zum 225jährigen Jubiläum des Verlages C.H. Beck, München 1988, S. 608-616; *Klaus Adomeit*, Hans Carl Nipperdey (1895-1968), in: *Stefan Grundmann/Karl Riesenhuber* (Hrsg.), Deutschsprachige Zivilrechtslehrer des 20. Jahrhunderts in Berichten ihrer Schüler, Bd. I, Berlin 2007, S. 149-166.

<sup>2</sup> *Rolf Herber*, Leistungswettbewerb und Preisunterbietung, Diss. Köln 1956.

<sup>3</sup> Für die genannten Daten „Bundesjustizminister Hans A. Engelhard würdigt Prof. Dr. Rolf. Herber aus Anlaß seiner Ernennung zum ordentlichen Professor für Seehandelsrecht an der Universität Hamburg“ (Pressemitteilung des Bundesministeriums der Justiz 15.6.1984).

und die Mohrenstraße in Berlin. Die geringere Zahl der Ministerialen bedingte aber zugleich, dass der einzelne Ministeriumsmitarbeiter einen breiteren Bereich abdecken musste und sich mit einer großen sachlichen Vielfalt an Aufgaben konfrontiert sah.

Dass das Bundesministerium für Justiz stets neue und besondere Herausforderungen für seine Mitarbeiter bereithielt, sollte *Herber* noch weit nach der Rosenberg, zum Schluss seiner Ministeriumszeit erneut erfahren, als ihm die heikle und schwierige Aufgabe oblag, die Bilanzrichtlinien<sup>4</sup> in deutsches Recht umzusetzen. Das BilanzRiLiG<sup>5</sup> berührte nicht unbedingt eines seiner Leib- und Magengebiete. Andererseits hatte er (wenn auch lange zurückliegende) Erfahrung mit dem Bilanzrecht, weil zu seinen ersten Aufgaben im Ministerium seinerzeit gehört hatte, ein D-Mark-Bilanzgesetz aus Anlass des Beitritts des Saarlands zur Bundesrepublik Deutschland zu entwerfen.

### 3. Erste und zweite Begegnungen mit dem Transportrecht – und dem Seerecht

Zu *Herbers* Leib- und Magengebieten entwickelten sich schnell das Transportrecht und, für einen Rheinländer keineswegs naturgegeben, das Seerecht. Niemand anderes sollte das deutsche Seeprivatrecht so prägen wie *Herber*. *Herbers* Handschrift tragen das Erste Seerechtsänderungsgesetz von 1972 und die Seerechtliche Verteilungsordnung.<sup>6</sup> Das Zweite Seerechtsänderungsgesetz von 1986 wurde erst nach seinem Wechsel an die Universität Hamburg verabschiedet, aber von ihm zuvor wesentlich vorgeprägt. Noch nach dem Wechsel war er gefragter Berater des Ministeriums, um einem Wunsch des Rechtsausschusses des Deutschen Bundestages nachzukommen, die Visby-Regeln ohne Ratifikation in das deutsche Recht einzuarbeiten, ohne die Haager Regeln zu kündigen.<sup>7</sup> Frucht dieser Arbeit war u.a. die notorische Erstfassung<sup>8</sup> des Art. 6 EGHGB,<sup>9</sup> eines „juristischen Akrobatenstücks“<sup>10</sup>.

Seerecht war im 20. Jahrhundert seit je eine Domäne des internationalen Einheitsrechts, beginnend mit dem Bergungsübereinkommen von 1910<sup>11</sup> und der Urfassung der Haager Regeln von 1924<sup>12</sup>. Auf kaum einem anderen Rechtsgebiet gibt es eine solche Fülle einander ergänzender, einander ablösend sollender oder einander überlappender Übereinkommen. Das sollte

---

<sup>4</sup> Vierte Richtlinie 78/660/EWG des Rates vom 25.7. 1978, ABl. Nr. L 222 vom 14.8.1978 S. 11; Siebente Richtlinie 83/349/EWG des Rates vom 13. Juni 1983, ABl. L 193 vom 18.7.1983 S.1; Achte Richtlinie 84/253/EWG des Rates vom 10. April 1984, ABl. Nr. L 126 vom 12.5.1984 S.20.

<sup>5</sup> Gesetz zur Durchführung der Vierten, Siebenten und Achten Richtlinie des Rates der Europäischen Gemeinschaften zur Koordinierung des Gesellschaftsrechts vom 19.12.1985, BGBl. 1985 I 2355.

<sup>6</sup> *Beate Czerwenka*, Grußwort, in: *Ad multos annos: Seehandelsrecht und internationales Kaufrecht – FG zum 80. Geburtstag von Rolf Herber* (Hrsg.: *Beate Czerwenka/Marian Paschke*), Münster/Berlin 2010, S. 1-4, hier S. 2.

<sup>7</sup> *Czerwenka*, in: *Ad multos annos: Seehandelsrecht und internationales Kaufrecht – FG zum 80. Geburtstag von Rolf Herber*, 2010, S. 1, 3.

<sup>8</sup> Inzwischen mit der Seerechtsreform abgelöst durch die Zweitfassung; zu dieser *Klaus Ramming*, *Der neue Art. 6 EGHGB*, RdTW 2013, S. 173-184; *Rolf Herber*, *Artikel 6 EGHGB*, TranspR 2013, S. 368-371; *Marian Paschke*, *Wie hältst Du's mit dem internationalen Seehandelsrecht?*, RdTW 2013, S. 457-464; *Peter Mankowski*, *Die Neufassung des Art. 6 EGHGB im System des Internationalen Privatrechts*, TranspR 2014, S. 268-282; *Christoph Reithmann/Dieter Martiny/Peter Mankowski*, *Internationales Vertragsrecht*, 8. Aufl. Köln 2015, Rn. 6.2034-6.2051.

<sup>9</sup> Zu dieser eingehend *Peter Mankowski*, *Seerechtliche Vertragsverhältnisse im Internationalen Privatrecht*, Tübingen 1995, S. 300-390; *ders.*, *Neue internationalprivatrechtliche Probleme des Konnossements*, TranspR 1988, S. 410-420; *Klaus Ramming*, *Die Vorschrift des Artikels 6 Abs. 1 Satz Nr. 1 EGHGB*, TranspR 1998, S. 381-399.

<sup>10</sup> *Czerwenka*, in: *Ad multos annos: Seehandelsrecht und internationales Kaufrecht – FG zum 80. Geburtstag von Rolf Herber*, 2010, S. 1, hier S. 3.

<sup>11</sup> *Internationales Übereinkommen zur einheitlichen Feststellung einzelner Regeln über die Hilfeleistung und die Bergung in Seenot* vom 23.9.1910, RGBl. 1913, 66.

<sup>12</sup> *Brüsseler Übereinkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über Konnossemente* vom 25.8.1924, RGBl. 1939 II 1049.

*Herbers* Tätigkeit prägen und um eine wesentliche Komponente erweitern, welche normalen Ministerialbeamten nicht eröffnet ist: Leiter der deutschen Delegation bei der Aushandlung internationaler Übereinkommen zu sein. *Herber* nahm seit 1961 diese ebenso erfüllende wie fordernde Aufgabe bei einer Vielzahl von Übereinkommen wahr. Institutioneller Rahmen waren die International Maritime Organisation (IMCO/IMO), die United Nations Conference for Trade and Development (UNCTAD), der Economic Commission for Europe (ECE), die OECD,<sup>13</sup> die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt und das Zentralamt für den internationalen Eisenbahnverkehr. Die 1960er und 1970er waren insoweit eine besonders produktive und fruchtbare Zeit. Die Liste der von *Herber* tragend mitverhandelten Übereinkommen umfasst:<sup>14</sup> das Haftungsregime für Schiffe mit Atomtrieb (1962); die Visby Rules (1968), die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden (1969); die Errichtung eines Internationalen Fonds für Ölverschmutzungsschäden (1971); die Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck auf See (1974). *Herber* war außerdem Vorsitzender im Sachverständigenausschuss für Binnenschifffahrt bei UNIDROIT, im UNCTAD-Ausschuss für Schifffahrtsgesetzgebung und im Jahre 1980<sup>15</sup> von UNCITRAL.<sup>16</sup>

#### 4. Der Vater der Hamburg Rules

Über seine langjährige ministeriumsbedingte Tätigkeit als deutscher Vertreter bei UNCITRAL seit 1968 (bis 1984) wuchs *Herber* schon sehr früh in die UNCITRAL-Pläne zu einem neuen UN-Übereinkommen zur Vereinheitlichung des Seefrachtrechts hinein.<sup>17</sup> Anfangs konnte er noch nicht ahnen, welche wichtige Rolle er persönlich für das entstehende Übereinkommen spielen sollte. Spätestens mit der Einladung der maßgeblichen Konferenz nach Hamburg aber wurde er zur treibenden Kraft. Ihm fiel die Ehre zu, der Konferenz zu präsidieren. Seine erfahrene Konferenzleitung wurde allgemein gelobt.<sup>18</sup>

*Herber* hat aus seiner Enttäuschung darüber, dass Deutschland die Hamburg Rules nie ratifiziert hat, ebenso wenig ein Hehl gemacht wie aus der noch größeren Enttäuschung darüber, dass die Hamburg Rules international nicht den Erfolg gehabt haben, den er ihnen immer gewünscht hat.<sup>19</sup> Der Vater der Hamburg Rules hätte sein Kind gern wachsen und gedeihen gesehen. Namentlich die Versicherungswirtschaft, maßgeblich die er für die spätere Entwicklung verantwortlich macht, muss sich aus seiner Feder bis heute manche scharfe Spitze gefallen lassen.<sup>20</sup>

#### 5. Stellvertretender Konferenzvorsitz bei der Wiener CISG-Konferenz

Das Internationale Einheitskaufrecht wurde schnell eine von *Herbers* Domänen. Dies war nachgerade naturgegeben, wenn man schwerpunktmäßig das Handelsrecht betreute. Denn das Internationale Einheitsrecht war Kaufrecht zwischen Kaufleuten und Unternehmen, nahezu reines B2B-Recht (um in den von *Herber* belächelten modernen Jargon zu verfallen). Zuerst

---

<sup>13</sup> *Rainer Lagoni*, Rolf Herber, Uni HH 3.7.1995, S. 58-59, hier S. 59.

<sup>14</sup> *Beate Czerwenka*, Rolf Herber – Ministerialbeamter, Rechtsgelehrter und Praktiker, in: Transport- und Vertriebsrecht 2000 - FG Rolf Herber (Hrsg.: *Karl-Heinz Thume*), Neuwied/Kriftel 1999, S. 1, 2.

<sup>15</sup> *Czerwenka*, in: Ad multos annos: Seehandelsrecht und internationales Kaufrecht – FG zum 80. Geburtstag von Rolf Herber, 2010, S. 1, 3.

<sup>16</sup> *Czerwenka*, in: Transport- und Vertriebsrecht 2000 - FG Rolf Herber, Neuwied/Kriftel 1999, S. 1, 2.

<sup>17</sup> Siehe *Rolf Herber*, Der UNCITRAL-Entwurf eines neuen Seefrachtrechts-Übereinkommens, *Hansa* 1967, S. 2044-.

<sup>18</sup> Z.B. *Günter Wolff*, UNO-Seefrachtrecht-Konferenz in Hamburg, *Cooperation* Nr. 3, Juni 1978, S. 25.

<sup>19</sup> *Rolf Herber*, Gedanken zum Inkrafttreten der Hamburg-Regeln, *TranspR* 1992, S. 381-390.

<sup>20</sup> Zuletzt *Rolf Herber/Marian Paschke*, ##, in dieser Festschrift, S. ##. Zuvor *Rolf Herber*, Die Reform des deutschen Seehandelsrechts – Balance zwischen Rechtsfortbildung und Schifffahrtstradition, *TranspR* 2012, S. 269-276, hier S. 272; *ders.*, *Seehandelsrecht*, 2. Aufl. 2016, S. 269 f.

bestand es in Deutschland aus den Einheitlichen Kaufgesetzen EKG<sup>21</sup> und EAG<sup>22</sup>, die ihrerseits auf das Haager Einheitliche Kaufrecht von 1964<sup>23</sup> zurückgingen. Das Haager Einheitliche Kaufrecht sah sich indes wesentlich auf den europäischen Raum beschränkt, weil es kaum Vertragsstaaten außerhalb Europas fand. Ein Weltkaufrecht ist es nie geworden (trotz eines u.a. von *Herber* geschriebenen einflussreichen Kommentars<sup>24</sup>). Der Aufgabe, ein echtes Weltkaufrecht, ein Kaufrecht für die ganze Welt zu schaffen, nahmen sich daher die UN an, in Gestalt ihres Handelsrechtsausschusses UNCITRAL. Dessen größte selbstgestellte Aufgabe wurde die Entwicklung eines Weltkaufrechts für den internationalen Warenhandel. Es entstand die CISG,<sup>25</sup> das UN-Kaufrecht. *Herber* spielte dabei eine entscheidende Rolle. Denn man betraute ihn mit der wichtigen Aufgabe, die stellvertretende Präsidentschaft für die in Wien stattfindende Diplomatische Konferenz wahrzunehmen, auf welcher das „Wiener Kaufrecht“ seinen finalen Schliff bekam. Hatten seine Präsidentskünste bei den Hamburg Rules beeindruckt und dazu den Anlass gegeben? Oder war es wirklich Zufall oder Turnus, dass *Herber* im Konferenzjahr UNCITRAL vorsah und schon deshalb maßgeblichen Einfluss nehmen konnte?

## 6. Der Kommentator

Referenten des Bundesministeriums der Justiz pflegen als die dafür geborenen Autoren seit je eine besondere Untergattung der juristischen Kommentarliteratur: den so genannten Referentenkommentar. Aus ihrer intimen Kenntnis namentlich der Gesetzesgenese heraus verfassen sie Kommentare, häufig die jeweils ersten, zu von ihnen geschaffenen Gesetzen. *Herber* hat – wenn auch nicht auf den ersten Blick ersichtlich, weil erst Jahre nach seinem Ausscheiden aus dem Bundesministerium für Justiz - der Gattung der Referentenkommentare ein besonderes Schmuckstück hinzugefügt: den *Herber/Czerwenka* zur CISG. Pünktlich zum Inkrafttreten der CISG<sup>26</sup> erschien dieser 1991 in der Reihe der Beck'schen Gelben Kommentare.<sup>27</sup> Noch ein Vierteljahrhundert später wird er viel konsultiert und hat sich seinen Platz bewahrt. Damals war er der zweite deutschsprachige Kommentar zur CISG.<sup>28</sup> Er hat wesentlich mitgeholfen, der deutschsprachigen Kommentarliteratur den Spitzenplatz bei der wissenschaftlichen Durchdringung der CISG zu erobern, den sie bis heute verteidigt und ausbaut. Die Sprachgrenze, dass man im Ausland kaum Fremdsprachenkenntnisse und erst recht keine Deutschkenntnisse besitzt, wurde freilich auch dem *Herber/Czerwenka* zur gläsernen Decke.

## 7. Der Honorarprofessor

1974 wurde *Herber* Honorarprofessor für Verkehrsrecht (Transportrecht) an der Johann-Wolfgang-Goethe-Universität in Frankfurt am Main. Dreifach mittelbar hatte diese Honorarprofessur übrigens bereits einen Bezug zur Hamburger Fakultät. Denn ihr Anlass war die Emeritierung *Hans Jürgen Abrahams*, der seinerseits 1948 in Hamburg bei *Hans Würdinger* und *Hans Wüstendörfer* habilitiert hatte. Dass Frankfurt am Main, nie als große Seestadt be-

---

<sup>21</sup> Einheitliches Gesetz über den internationalen Kauf beweglicher Sachen vom 17. Juli 1973, BGBl. 1973 I 856.

<sup>22</sup> Einheitliches Gesetz über den Abschluß von internationalen Kaufverträgen über beweglicher Sachen vom 17. Juli 1973, BGBl. 1973 I 868.

<sup>23</sup> Haager Kaufrechtsübereinkommen vom 1. Juli 1964, BGBl. 1973 II 892.

<sup>24</sup> *Hans Dölle*, Kommentar zum einheitlichen Kaufrecht, München 1976.

<sup>25</sup> Convention on Contracts for the International Sale of Goods of 11 April 1980, BGBl. 1989 II 588.

<sup>26</sup> Am 1. Januar 1991.

<sup>27</sup> *Rolf Herber/Beate Czerwenka*, Internationales Kaufrecht, München 1991.

<sup>28</sup> Der erste war *Ernst v. Caemmerer/Peter Schlechtriem*, Kommentar zum einheitlichen UN-Kaufrecht, 1. Aufl. München 1990. Dieser Kommentar hatte es leichter, weil er auf dem Vorgänger *Dölle* (Fn. 24) aufbauen und über weite Strecken an diesen anknüpfen konnte. *Herber* kommentierte in ihm übrigens bis zur zweiten Auflage (München 1995) Artt. 1-7; 10; 89-101 CISG.

kannt, zum Exil des damals einzigen „echten“ Seerechtsprofessors in Deutschland geworden war, sagt natürlich (auch) etwas über den inneren Stellenwert, welchen das Seerecht seinerzeit (und bis 1984) in Deutschland und an der Universität Hamburg institutionell genoss. Es gab in Hamburg zwar ein Seminar für Handels-, Gesellschafts- und Schiffahrtsrecht, aber dessen Direktoren waren gemeinhin in allererster Linie Handels- oder gar Gesellschaftsrechtler und betreuten das Seeprivatrecht nur nebenher (obwohl der unvergleichlich produktive *Karsten Schmidt* natürlich auch im Seeprivatrecht vieles geleistet hat<sup>29</sup>). *Abrahams* Frankfurter Professur wurde zwar als solche nicht fortgeführt. Ein im Hessischen Bildungsministerium entwickelter Kompromiss sah vielmehr vor, dass sie eine neue Denomination für Bankrecht bekam. Diese Professur erhielt *Friedrich Kübler*. Da man aber zu Frankfurt das aufgebaute seerechtliche Renommee nicht vollständig verlieren wollte, sollte immerhin eine Honorarprofessur die seerechtliche Linie fortsetzen. Und dafür dachte man an den zuständigen Ministerialbeamten aus dem von Frankfurt nicht so weit entfernten Bonn. *Spiros Simitis* gelang es, *Herber* für Frankfurt zu gewinnen. Von einer echten Ausstattung der Honorarprofessur konnte dabei allerdings keine Rede sein. Selbst die Kosten für die Bahnfahrten von Bonn nach Frankfurt und zurück musste *Herber* selber tragen. Die Ehre war ihm dies aber wert.

Der Wechsel nach Hamburg brachte dieserhalb natürlich eine Zäsur. *Herber* unterhielt danach keine Vorlesungstätigkeit mehr in Frankfurt, sondern regte dort nur noch einige Doktorarbeiten an. Pflichtbewusst zog er nach einiger Zeit die Konsequenz und schlug vor, dass *Rainer Freise* (damals Justiziar der in Frankfurt/Main ansässigen Deutschen Bundesbahn) an seiner Stelle die Honorarprofessur übernehmen solle. Das erwies sich als für alle Beteiligten optimale Lösung.

## IV. Der Professor

### 1. Die Berufung

1982 entschloss man sich in Hamburg, ein eigenes Institut für Seerecht und Seehandelsrecht zu gründen.<sup>30</sup>

Damit schloss sich ein Kreis. Denn bereits 1978 hatte *Herber* einen Ruf an die Universität Hamburg erhalten, auf den Lehrstuhl für Handels- und Schiffahrtsrecht, diesen Ruf aber abgelehnt.<sup>31</sup> Da hamburgische Beamte keine Orden annehmen, sie aber dennoch anlegen dürfen, wurde *Herber* am 13. Juni 1984<sup>32</sup> vor seinem eigentlichen Dienstantritt an der Universität Hamburg mit dem Großen Verdienstkreuz des Verdienstordens der Bundesrepublik Deutschland ausgezeichnet.<sup>33</sup>

---

<sup>29</sup> *Karsten Schmidt*, Verantwortlichkeit für Ladungsschäden: Wege der neueren Rechtsprechung, Hamburg 1979; *ders.* (mit *Mohamed Idwan Ganie*), Verfrachterkonossement, Reederkonossement und Identity-of-Carrier-Klausel – Studien zur Offenkundigkeit im Seefrachtrecht, Heidelberg 1980; *ders.*, Seerechtswissenschaft, Seerechtspraxis, Seerechtspolitik, Hamburg 1985; *Charles B. Anderson/Karsten Schmidt*, Durchgriffshaftung bei Ein-Schiffsgesellschaften, Hamburg 1990, und später (nach seiner Zeit als Professor am Fachbereich rechtswissenschaft I der Universität Hamburg) *Karsten Schmidt*, Die Partenreederei als Handelsgesellschaft, Köln/Berlin/Bonn/München 1995; *ders.*, Die Partenreederei – Stiefkind des Unternehmensrechts?, Hamburg 1996; *ders.*, Schiedsklauseln in Konnossementen unter einer Charterparty: Gedanken zu § 1031 Abs. 4 ZPO, FS Rolf Herber, Hamburg/Münster 1999, S. 281.

<sup>30</sup> Eingehend zur Vorgeschichte und Geschichte dieses Instituts *Rolf Herber/Marian Paschke*, ##, in dieser Festschrift, S. ##.

<sup>31</sup> *Rainer Lagoni/Marian Paschke*, Vorrede, in: Seehandelsrecht und Seerecht – FS Rolf Herber zum 70. Geb. (Hrsg.: *Rainer Lagoni/Marian Paschke*), Hamburg 1999, S. 1-11, hier S. 4.

<sup>32</sup> Bundesjustizminister Hans A. Engelhard würdigt Prof. Dr. Rolf Herber aus Anlaß seiner Ernennung zum ordentlichen Professor für Seehandelsrecht an der Universität Hamburg (Pressemitteilung des Bundesministeriums der Justiz 15.6.1984).

<sup>33</sup> *Lagoni/Paschke*, in: Seehandelsrecht und Seerecht – FS Rolf Herber zum 70. Geb., 1999, S. 1, hier S. 3.

Es wird kolportiert, dass *Herber* einige Zeit nach der Übernahme versucht habe, die Bezeichnung des Instituts in „Seehandelsrecht und Seerecht“ umzukehren.<sup>34</sup> Damit war ihm jedenfalls kein Erfolg beschieden. Arabeske und Anspielung war später, dass die erste ihm gewidmete Festschrift genau diesen Titel „Seehandelsrecht und Seerecht“ tragen sollte.<sup>35</sup>

## 2. Die Forschung

*Herber* stürzte sich mit ganzer Kraft in seine Hamburger Aufgabe. Dazu gehörte nicht nur der organisatorische Aufbau des Instituts und des Lehrstuhls. Dazu gehörte in mindestens gleichem Maße, das seehandelsrechtliche Feld in der Forschung und mit wissenschaftlichen Publikationen zu besetzen. Seinen ersten Höhepunkt fand dies zuerst mit „Das neue Haftungsrecht der Schifffahrt“<sup>36</sup> zum Zweiten Seerechtsänderungsgesetz 1986<sup>37</sup>, seinen Gipfel in der ersten Auflage von „Seehandelsrecht“<sup>38</sup>. „Seehandelsrecht“ blieb anderthalb Jahrzehnte lang das Standardhandbuch und das Standardlehrbuch (und setzt zugleich ein weiteres Mal eine von *Hans Jürgen Abraham* begründete Linie<sup>39</sup> fort). „Seehandelsrecht“ war eine summa, eine Summe in Jahrzehnten gesammelter Erfahrungen und Erkenntnisse, gebündelt zu einem Höhepunkt.<sup>40</sup>

Im Lichte der tatsächlichen und wirtschaftlichen Entwicklungen wurde unvermeidlich das Recht des multimodalen Gütertransports zu *Herbers* weiterem „Lebensthema“, das ihn seit Ministeriumszeiten nie losgelassen hat. Höhepunkt war sicherlich seine tragende Mitwirkung am UN-Übereinkommen von 1980, dem Schwesterübereinkommen zu den Hamburg Rules des Seerechts (dass man wie diese zu *Herbers* großem Bedauern leider als gescheitert bewerten muss). Der Kommentator *Herber* hat die einschlägigen Paragraphen des deutschen Rechts des Multimodaltransports bis heute mit einer Maßstäbe setzenden Kommentierung im Münchener Kommentar zum HGB fest in seinem Griff,<sup>41</sup> von einer Myriade von Aufsätzen ganz zu schweigen.<sup>42</sup> Die rechtliche Behandlung des Multimodalverkehrs verlangt in besonderem Maße nach einer Kombination von rechtlichem Verstand, Freude an rechtlicher Puzzlearbeit und Pragmatismus. Teilstrecken mit potenziell verschiedenen jeweils zwingenden Regimes und das Dach eines übergreifenden Gesamtvertrags sind eine Herausforderung, multipliziert durch spannende kollisionsrechtliche Fragestellungen. Benachbart liegen Rechtsfragen des ausführenden Verfrachters und des Unterverfrachters, auch und gerade in ihrem Verhältnis zum Empfänger, ein Thema, das *Herber* ebenfalls seit vielen Jahren umtreibt.<sup>43</sup>

---

<sup>34</sup> *Ulrich Stahl*, Besprechung von „Seehandelsrecht und Seerecht – FS Rolf Herber zum 70. Geb.“ (1999), *TranspR* 2000, 479-483, hier S. 479.

<sup>35</sup> *Stahl*, *TranspR* 2000, S. 479, hier S. 479.

<sup>36</sup> *Rolf Herber*, *Das neue Haftungsrecht der Schifffahrt*, Kehl a. Rh./Arlington 1989.

<sup>37</sup> Gesetz zur Änderung des Handelsgesetzbuchs und anderer Gesetze (Zweites Seerechtsänderungsgesetz) vom 25. Juli 1986, *BGBI.* 1986 I 1120.

<sup>38</sup> *Rolf Herber*, *Seehandelsrecht*, Berlin/New York 1999.

<sup>39</sup> *Hans Jürgen Abraham*, *Das Seerecht*, zuerst 1. Aufl. Berlin 1956, zuletzt 4. Aufl. Berlin/New York 1974.

<sup>40</sup> *Lagoni/Paschke*, in: *Seehandelsrecht und Seerecht – FS Rolf Herber zum 70. Geb.*, 1999, S. 1, hier S. 11.

<sup>41</sup> *Rolf Herber*, in: *Münchener Kommentar zum HGB*, Bd. 7: §§ 425–619 HGB, 3. Aufl. München 2014, §§ 425-52d HGB.

<sup>42</sup> Z.B. *Rolf Herber*, *Zur Abgrenzung von Teilstrecken im Multimodaltransport*, *TranspR* 2004, 404-406; *ders.*, *Nochmals – Multimodalvertrag, Güterumschlag und anwendbares Recht*, *TranspR* 2005, 59-65; *ders.*, *Neue Entwicklungen im Recht des Multimodaltransports*, *TranspR* 2006, 435-439.

<sup>43</sup> *Rolf Herber*, *Anspruch des Empfängers gegen den Unterfrachtführer aus dem Unterfrachtvertrag?*, *TranspR* 2008, 239-241; *ders.*, *Die Haftung des Unterfrachtführers gegenüber den Ladungsbeteiligten des Hauptfrachtvertrages*, *TranspR* 2013, 1-7; *ders.*, *Buchbesprechung: Koller, Transportrecht, Kommentar*, 8. Aufl. 2013, *TranspR* 2014, 42-44.

Außerdem zum Thema BGH, Urteil vom 14.6.2007 – I ZR 50/05, *BGHZ* 172, 330; BGH, Urteil vom 30.10.2008 – I ZR 12/06, *TranspR* 2009, 130; BGH, Urteil vom 28.5.2009 – I ZR 29/07, *TranspR* 2010, 34; BGH, Urteil vom

### 3. Die Lehre

Eine besondere Farbe gewannen *Herbers* Vorlesungen durch ihre rheinische Note. *Herber* verhehlte nie seinen rheinischen Selbst eine von ihrem Charakter her so trockene Materie wie das Wertpapierrecht gewann durch und mit *Herber* Unterhaltungswert. Im Seehandelsrecht kamen *Herber* sein außerordentlich reicher Erfahrungsschatz und sein als unübertrefflich gelobter Sinn für pragmatische Lösungen zupass.<sup>44</sup> *Herber* ging professionell-spielerisch und unkompliziert vor, in anschaulicher Sprache und unter steter Betonung rechtlicher und wirtschaftlicher Konsequenzen.<sup>45</sup> Er reduzierte Komplexität und schärfte den Blick für das Wesentliche.<sup>46</sup>

### 4. Der Doktorvater

Zur akademischen Lehre gehört auch die Betreuung von Doktoranden. *Herber* nahm diese ebenso engagiert wahr wie alles andere. Im Laufe der Jahre entstanden unter seine Ägide zahlreiche Doktorarbeiten. In ihnen erblühte die zuvor lange nicht gepflegte Kultur seeprivatrechtlicher Studien wieder in Deutschland. *Herber* eröffnete als Herausgeber mehrerer einschlägiger Reihen<sup>47</sup> bei mehreren Verlagen die Foren, in denen sie veröffentlicht wurden. Außerdem bot er als federführender Herausgeber von *TranspR* ausgewählten Doktoranden großzügig die Möglichkeit zu eigenen Aufsatzpublikationen.

### 5. Der Berater

Dem Bundesministerium für Justiz blieb *Herber* auch während seiner aktiven Professorenzeit eng verbunden. Er war gleichsam ständiger Berater des für Transportrecht zuständigen Referats. In dieser Funktion wirkte er weiter bei den von der IMO abgehaltenen Diplomatischen Konferenzen mit, 1989 über Bergung, 1991 über die Haftung der im internationalen Handelsverkehr tätigen Umschlagbetriebe und 1993 über Schiffsgläubigerrechte und Schiffshypotheken.<sup>48</sup>

### 6. Die Transportrechtsreform

Es ist ein offenes Nicht-Geheimnis, dass die Transportrechtsreform nicht nur eine Mutter in Gestalt der zuständigen Ministerialrätin Dr. *G. Beate Czerwenka* hatte, sondern auch einen Vater: *Herber*. Frau *Czerwenka* ist eine Schülerin und ehemalige (Hamburger) Wissenschaftliche Mitarbeiterin *Herbers*. Natürlich hat sie die reiche Erfahrung und den freigebigen Rat *Herbers* genutzt und sich zu Nutze gemacht. Es hätte keine klügere Entscheidung geben kön-

---

13.6.2012 – IZR 161/10, *TranspR* 2012, 456; OLG München, Urteil vom 21.7.1989 – 23 U 2703/89), *TranspR* 1989, 324; *Ingo Koller*, Die Haftung des Unterfrachtführers gegenüber dem Empfänger, *VersR* 1988, 673-674; *ders.*, Die Haftung des HGB-Unterfrachtführers gegenüber dem Empfänger, *TranspR* 2009, 229-232; *ders.*, Der Unterfrachtführer als Schuldner und Gläubiger, *TranspR* 2009, 451-461; *ders.*, Erlassvertrag zwischen Hauptfrachtführer und Unterfrachtführer; *TranspR* 2012, 326-327; *Karl-Heinz Thume*, Keine Rechte des Empfängers nach Art. 13 Abs. 1 CMR und § 435 HGB gegen den Unterfrachtführer?, *TranspR* 1991, 85-89; *Christiane Speckmann*, Die Haftung des Unterfrachtführers gegenüber dem Empfänger und sonstigen Dritten, *Münster* 2012; *Peter Mankowski*, Die Haftung des Unterfrachtführers gegenüber dem Empfänger, *TranspR* 2016, 81-85.

<sup>44</sup> *Lagoni/Paschke*, in: *Seehandelsrecht und Seerecht – FS Rolf Herber zum 70. Geb.*, 1999, S. 1, hier S. 5.

<sup>45</sup> *Lagoni/Paschke*, in: *Seehandelsrecht und Seerecht – FS Rolf Herber zum 70. Geb.*, 1999, S. 1, hier S. 7 f.

<sup>46</sup> *Lagoni/Paschke*, in: *Seehandelsrecht und Seerecht – FS Rolf Herber zum 70. Geb.*, 1999, S. 1, hier S. 8.

<sup>47</sup> *Schriften zum Transportrecht*, Neuwied/Kriftel, später Hamburg/Münster bzw. Berlin 1988 ff.; *Schriften zum Seehandelsrecht*, Hamburg/Münster bzw. Berlin 1996 ff.

<sup>48</sup> *Czerwenka*, in: *Transport- und Vertriebsrecht 2000 - FG Rolf Herber*, Neuwied/Kriftel 1999, S. 1, 3.

nen als diejenige, ihn 1992 zum Vorsitzenden der Kommission zur Vorbereitung der Transportrechtsreform zu machen. *Herber* wandelte insoweit auch<sup>49</sup> auf eigenen Spuren, denn erste Anregungen zu einer Transportrechtsreform hatte er bereits 1974 während seiner Ministerialzeit formuliert.<sup>50</sup>

Unmittelbar vorangegangen war am 14. und 15. November 1991 ein Symposium der Deutschen Gesellschaft für Transportrecht in Wiesbaden, da sich der Bestandsaufnahme und der rechtspolitischen Kritik für das deutsche Transportrecht verschrieben hatte. Seine Konsequenz war ein Schreiben der Deutschen Gesellschaft für Transportrecht, unterzeichnet von ihrem Vorsitzenden *Herber*, an das Bundesministerium für Justiz vom 22. November 1991:<sup>51</sup> Auch in der Praxis bestehe der Wunsch nach einer Reform des deutschen Transportrechts; die Arbeit mit dem bisher geltenden Recht sei nahezu unmöglich geworden, das bisherige Recht sei veraltet und der bevorstehende europäische Binnenmarkt werde sich auch auf Verkehrsleistungen erstrecken. Ohne Aufschub solle eine Sachverständigenkommission mit dem Auftrag einberufen werden, eine einheitliche, in das HGB einzustellende neue Regelung auszuarbeiten. Dies stand in deutlichem Kontrast zu einem Schreiben der Deutschen Gesellschaft für Transportrecht, unterzeichnet von ihrem Vorsitzenden *Herber*, an das Bundesministerium für Justiz vom 8. April 1988, dass man sich vorstellen könne, dass eine konstruktive Mitarbeit der (damals erst zwei Jahre alten) Gesellschaft an einer Harmonisierung und Vereinfachung des deutschen Transportrechts von Interesse sein könnte.<sup>52</sup>

Die Transportrechtsreformkommission bildeten achtzehn renommierte Vertreter aus Wissenschaft, Justiz, Anwaltschaft und vielen der im Transportrecht besonders bedeutsamen Verbände.<sup>53</sup> Schon die Auswahl der Mitglieder war eine heikle und Fingerspitzengefühl verlangende Aufgabe, insbesondere welche Verbände mit späterem Beschwerdepotenzial man nicht direkt einbeziehen wollte.<sup>54</sup> Die Aufgaben des Kommissionssekretariats versah für das Bundesministerium der Justiz Dr. *Beate Czerwenka*.<sup>55</sup> Ansonsten ließ das Bundesministerium der Justiz weitgehend weite Hand; die Aufgaben der Kommission umriss der Parlamentarische Staatssekretär Dr. *Rainer Funke* erst kurz vor der konstituierenden Sitzung.<sup>56</sup> Nach ihrer konstituierenden Sitzung am 8. Dezember 1992 hielt die Gesamtkommission vierzehn Sitzungen ab, zuzüglich zwei Sitzungen eines Unterausschusses Binnenschiffrechts.<sup>57</sup> Ihren Kommissionsbericht<sup>58</sup> übergab sie dem Bundesministerium der Justiz am 17. Oktober 1996. *Herbers* großzügige, aber souveräne Verhandlungsführung wurde von Kommissionsmitgliedern sehr gelobt, insbesondere weil sie wesentlich zum konstruktiven Klima innerhalb der Kommission samt ihren konsensfähigen Mehrheitsentscheidungen beitrug und blockierende Fraktionsbildung verhinderte.<sup>59</sup> Nur wenige der nicht direkt beteiligten Verbände protestierten

---

<sup>49</sup> Stärkster wissenschaftlicher Anstoß dürfte freilich *Jürgen Basedow*, *Der Transportvertrag*, Tübingen 1987, gewesen sein, eine von *Herber* als Zweitgutachter mitbetreute Hamburger Habilitationsschrift.

<sup>50</sup> *Rolf Herber*, *Empfiehlt sich eine Kodifizierung des deutschen Transportrechts?*, JZ 1974, 629-634.

<sup>51</sup> Zitiert nach *Ernst Niederleithinger*, *Vorbemerkungen zu dem neuen deutschen Transportrecht*, in: *Transport- und Vertriebsrecht 2000 - FG Rolf Herber* (Hrsg.: *Karl-Heinz Thume*), Neuwied/Kriftel 1999, S. 77-87, hier S. 77 f.

<sup>52</sup> Zitiert nach *Niederleithinger*, in: *Transport- und Vertriebsrecht 2000 - FG Rolf Herber*, Neuwied/Kriftel 1999, S. 77, hier S. 77.

<sup>53</sup> *Fritz Fremuth*, *Die Tätigkeit der Sachverständigenkommission zur Reform des Transportrechts*, in: *Transport- und Vertriebsrecht 2000 - FG Rolf Herber*, Neuwied/Kriftel 1999, S. 65-76, hier S. 65.

<sup>54</sup> *Niederleithinger*, in: *Transport- und Vertriebsrecht 2000 - FG Rolf Herber*, Neuwied/Kriftel 1999, S. 77, hier S. 78.

<sup>55</sup> *Fremuth*, in: *Transport- und Vertriebsrecht 2000 - FG Rolf Herber*, Neuwied/Kriftel 1999, S. 65, hier S. 65.

<sup>56</sup> *Niederleithinger*, in: *Transport- und Vertriebsrecht 2000 - FG Rolf Herber*, Neuwied/Kriftel 1999, S. 77, hier S. 78.

<sup>57</sup> *Fremuth*, in: *Transport- und Vertriebsrecht 2000 - FG Rolf Herber*, Neuwied/Kriftel 1999, S. 65, hier S. 66.

<sup>58</sup> Bericht der Sachverständigenkommission zur Reform des Transportrechts, BANz. Nr. 22a vom 5.12.1996.

<sup>59</sup> *Fremuth*, in: *Transport- und Vertriebsrecht 2000 - FG Rolf Herber*, Neuwied/Kriftel 1999, S. 65, hier S. 65 f.

gegen den Bericht.<sup>60</sup> Der Kommissionsbericht wurde nahezu ohne Änderungen Grundlage erst des Referentenentwurfs<sup>61</sup> und sodann des Regierungsentwurfs<sup>62</sup>. Das Gesetzgebungsverfahren verlief nach der exzellenten Vorbereitung ohne nennenswerte Probleme.<sup>63</sup>

## **Pensionierung und Nachfolge**

Zum 1. April 1995 wurde *Herber* pensioniert. Er war einer der ersten Professoren, die nicht mehr emeritiert, sondern pensioniert wurden.<sup>64</sup> Seinem Antrag auf Verlängerung der aktiven Dienstzeit war kein Erfolg beschieden. Ob dies eine kluge Entscheidung der damaligen Universitätsleitung war, ist mehr als fraglich. Denn es entspann sich eine Vakanz im doch gerade erst neu aufgebauten Seerechtsinstitut. Ein nachfolgendes Berufungsverfahren zeitigte keinen Nachfolger. Letztlich half fakultätsintern *Marian Paschke*, indem er die privatrechtliche Direktorenstelle des Seerechtsinstituts zusätzlich zu seinen bisherigen Aufgaben übernahm. *Herber* hatte ungewollt seine Quasi-Unersetzlichkeit bewiesen.

## **V. Leben nach der Professur**

### **1. Der Anwalt**

Sicherlich war die Pensionierung als Professor ein Einschnitt. Jedoch öffnete sie zugleich die Tür zu einem neuen Lebensabschnitt. Denn dass *Herber* etwas Neues wagen würde, stand außer Frage. Seine unverminderte Energie suchte neue Betätigungsfelder. Er fand diese als Partner in einer Sozietät, die auch einen see- und transportrechtlichen Schwerpunkt unterhält, bei Ahlers & Vogel. Ahlers & Vogel ist eine gesamt-norddeutsche und keine genuin Hamburger Sozietät. Das Stammhaus ist in Bremen. Heute gibt es vier Standorte in Bremen, Hamburg, Rostock und Leer. Zu *Herbers* anwaltlicher Tätigkeit gehörte auch vielfaches Auftreten als Schiedsrichter.

### **2. Die Seerechtsreform**

Die Transportrechtsreform klammerte das Seehandelsrecht noch aus, offiziell wegen dessen internationaler Bezüge.<sup>65</sup> Zwar war man sich einig, dass das deutsche Seehandelsrecht veraltet war und einer Reform bedurfte. Jedoch wollte man die Transportrechtsreform nicht mit den Besonderheiten des Seerechts zusätzlich belasten und schlimmstenfalls sogar verzögern. Das auf seine Eigenständigkeit pochende und in seinen internationalen Übereinkommenszusammenhängen verfangene Seerecht musste also warten (was einigen Seerechtskreisen vielleicht gar nicht so unlieb war). Aufgeschoben war aber nicht aufgehoben. Der Reformbedarf war unübersehbar, gerade wegen der steten Ausdehnung des Containerverkehrs und des multimodalen Verkehrs.<sup>66</sup> 2004 wurde endlich eine Sachverständigenkommission zur Reform des Seehandelsrechts eingerichtet. Das Duo *Czerwenka/Herber* folgte, mit neuen Mitstreitern,

---

<sup>60</sup> *Niederleithinger*, in: Transport- und Vertriebsrecht 2000 - FG Rolf Herber, Neuwied/Kriftel 1999, S. 77, hier S. 78.

<sup>61</sup> BMJ, Referentenentwurf vom 24.02.1997.

<sup>62</sup> Entwurf eines Gesetzes zur Reform des Transportrechts, BT-Drs. 10/8445 = BR-Drs. 340/97.

<sup>63</sup> Stellungnahme des Bundesrates, BR-Drs. 340/97 (Beschluss); Beschlussempfehlung und Bericht des Rechtsausschusses des Deutschen Bundestages, BT-Drs. 13/10014; Verabschiedung durch den Bundestag, BT-Drs. 200/98; Beschluss des Bundesrates, BR-Drs. 516/98 (Beschluss).

<sup>64</sup> *Lagoni*, Uni HH 3.7.1995, S. 58, hier S. 59.

<sup>65</sup> Begründung der Bundesregierung zum Entwurf eines Gesetzes zur Reform des Transportrechts, BT-Drs. 10/8445, S Entwurf eines Gesetzes zur Reform des Transportrechts, BT-Drs. 10/8445. 24.

<sup>66</sup> *Rolf Herber*, Reform des Seehandelsrechts – Anlass zur Überprüfung auch des Multimodalfrachtrechts, TranspR 2010, S. 85-88.

dem bei der Transportrechtskommission schon bewährten Muster: *Herber* leitete die Kommission, welche die wesentlichen Vorarbeiten leistete, und *Czerwenka* goss diese mit kleinen Änderungen anschließend zuerst in einen Referenten- und dann in einen Regierungsentwurf. Der Transportrechtsreform folgte (fünfzehn Jahre später) die Seerechtsreform<sup>67</sup>.

*Herber* hat die Arbeiten der Seerechtskommission mit voller Energie gegen Angriffe verteidigt,<sup>68</sup> die insbesondere aus dem Kreis des in Hamburg ressortierenden Deutschen Vereins für Internationales Seerecht stammten.<sup>69</sup> An seiner Meinung und an seinem Werk hat er sich wie stets nicht irre machen lassen. Interessant ist, dass ein Hauptstreitpunkt sich um Einflüsse und Fortbestand eines internationalen Übereinkommens, der Haager Regeln, rankte.<sup>70</sup>

*Herber* wäre nicht *Herber*, wenn er es bei der Vorbereitung des Gesetzes und der literarischen Begleitung des Gesetzgebungsverfahrens<sup>71</sup> belassen hätte. Natürlich ließ er es sich nicht nehmen, die erste Handbuch-Gesamtdarstellung zum reformierten Seehandelsrecht zu schreiben, alte Fäden wiederaufnehmend: 2016 erschien die zweite Auflage von „Seehandelsrecht“.<sup>72</sup> *Herber* macht dabei kein Hehl daraus, wo er anderer Meinung als der Gesetzgeber geblieben ist.<sup>73</sup>

## VI. Der Wissenschaftsmanager: „Mr. Transportrecht“

### 1. Die Deutsche Gesellschaft für Transportrecht

*Herber* war die treibende Kraft und einer der Gründungsväter der Deutschen Gesellschaft für Transportrecht. Vorangegangen war eine persönliche Enttäuschung: *Herber* hatte versucht, in der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft eine juristische Arbeitsgruppe aufzubauen und so den Juristen gegen die dominierenden Ökonomen und Techniker eine Stimme zu verschaffen. Nach mehreren Jahren scheiterte dieser Versuch, und es war angezeigt, dass die am Transportrecht interessierten Juristen sich ihre eigene Heimstatt selber schaffen mussten.<sup>74</sup> Mit zwanzig Gleichgesinnten, zumeist aus der Hamburger „Transportrechtsszene“, gründete *Herber* deshalb die Deutsche Gesellschaft für Hamburg am 22. November 1985. Das Licht der Öffentlichkeit erblickte die Gesellschaft 1986.<sup>75</sup>

Für die Deutsche Gesellschaft für Transportrecht erwies sich *Herber* als wahrhaft unersetzlich: Seine Versuche, aus dem Vorsitz auszuschneiden, scheiterten immer wieder daran, dass niemand sich als sein Nachfolger aufdrängte. *Herbers* Schuhe waren so groß, dass kaum jemand sich zutraute, sie auszufüllen. Und so wurde *Herber* immer und immer wieder sein eigener Nachfolger im Vorsitz. Erst 2012, also nach 27 (!) Jahren schied er aus dem Vorsitz aus. Es war nur recht und billig, dass die Deutsche Gesellschaft für Transportrecht ihn umgehend zu ihrem Ehrenvorsitzenden ernannte.

---

<sup>67</sup> Gesetz zur Reform des Seehandelsrechts vom 20.4.2013, BGBl. 2013 I 831.

<sup>68</sup> *Rolf Herber*, Vorschläge der Sachverständigengruppe zur Reform des Seehandelsrechts – Einführung, Vorgesichte und Grundzüge, *TranspR* 2009, S. 445-450.

<sup>69</sup> Insbesondere Stellungnahme des Deutschen Vereins für Internationales Seerecht zum Abschlussbereich der Sachverständigengruppe zur Reform des Seehandelsrechts, vorgelegt am 27. August 2009, 2010; *Klaus Ramming*, Reform des Seehandelsrechts – eine erste Stellungnahme zum Abschlussbericht der Sachverständigengruppe, *HmbZSchR* 2009, S. 357-380.

<sup>70</sup> Siehe nur *Klaus Ramming*, Stellungnahme des Deutschen Vereins für Internationales Seerecht vom 31. August 2011 zum Referentenentwurf des Bundesministeriums der Justiz eines Gesetzes zur Reform des Seehandelsrechts, vorgelegt am 17. Mai 2011, 2012; *Rolf Herber*, Artikel 6 EGBGB- eine Erwiderung, *TranspR* 2013, S. 368-371.

<sup>71</sup> *Rolf Herber*, Wer ist ausführender Verfrachter?, *TranspR* 2011, S. 359-362; *ders.*, Die Reform des deutschen Seehandelsrechts – Balance zwischen Rechtsfortbildung und Schifffahrtstradition, *TranspR* 2012, S. 269-276.

<sup>72</sup> *Rolf Herber*, *Seehandelsrecht*, 2. Aufl. Berlin 2016.

<sup>73</sup> *Dieter Schwampe*, Besprechung von *Rolf Herber*, *Seehandelsrecht*, 2. Aufl. 2016, *VersR* 2016 S. 1231.

<sup>74</sup> *Rolf Herber*, 20 Jahre Deutsche Gesellschaft für Transportrecht, *TranspR* 2006, S. 470-473, hier S. 470 f.

<sup>75</sup> *TranspR* aktuell: Deutsche Gesellschaft für Transportrecht gegründet, *TranspR* 1986, S. 316.

## 2. Der Zeitschriftenherausgeber

### a) „Transportrecht“

Angesichts der volkswirtschaftlichen Bedeutung des Transportrechts gerade für den Exportweltmeister Deutschland verwundert es im Rückblick, dass es bis 1978 keine eigene Fachzeitschrift für Transportrecht gab. Auf Dauer und ewig konnte dies freilich nicht so bleiben. 1978 gründete Rechtsanwalt *Kurt Runge* in Saarbrücken „Transportrecht“, zuerst im Selbstverlag.<sup>76</sup> *Herber* kam 1986 ins Spiel, als die Zeitschrift zum Luchterhand-Verlag überwechselte. Selbstredend, frag- und klaglos übernahm er danach die Aufgabe der geschäftsführenden Herausgeberschaft. Diese Aufgabe nimmt er bis heute mit nicht zu überbietendem Engagement wahr. Er ist (auch) in ihr zur Institution geworden. „Transportrecht“ mauserte sich seit den schmalen Anfängen immer mehr und veränderte im Laufe der Jahrzehnte mehrmals das Gesicht. Das gilt bereits optisch, denn es hat mindestens drei Layout-Veränderungen gegeben, eine davon ausgelöst durch das Aufgehen des Luchterhand-Verlags in der Verlagsgruppe Wolters Kluwer. „Transportrecht“ ist heute noch der „Platzhirsch“ unter den Zeitschriften im Bereich des Transportrechts. Der Begriff des Transportrechts wurde dabei nie eng verstanden, sondern schon immer und zunehmend als Recht der Logistik im weitesten Sinne. Charterrecht fand sich in ihm schon immer neben dem Recht der Umschlagbetriebe, vertragliches Haftungsrecht neben dem Recht der Schiffskollisionen. Der heutige Untertitel ist nicht nur lang, sondern zeigt eindrucksvoll die abgedeckte Spannbreite: „Transportrecht“ firmiert darin als „Die Zeitschrift für das gesamte Recht der Güterbeförderung, Spedition, der Versicherung des Transports, der Personenbeförderung und der Reiseveranstaltung“. Und darin fehlt eigentlich noch die nicht eigens erwähnte Logistik.

„Transportrecht“ wurde nach einigen Jahren auch zum Publikationsorgan für die Deutsche Gesellschaft für Transportrecht, angesichts der *Herber*'schen Personalunion naheliegend und kaum verwunderlich. Die Vorträge, die auf der Zweijahrestagung der deutschen Gesellschaft für Transportrecht gehalten werden, erscheinen in „Transportrecht“, nachdem anfängliche Versuche mit Sonderheften und Tagungsbänden nicht die gewünschte Verbreitung erzielten.<sup>77</sup> „Transportrecht“ ist so erfolgreich, dass sich C.H. Beck, der Marktführer unter den juristischen Verlagen, 2013 veranlasst sah, eine Konkurrenzzeitschrift („Recht der Transportwirtschaft“) zu gründen und mit ihr den Versuch eines Angriffs auf den lukrativ scheinenden transportrechtlichen Zeitschriftenmarkt zu unternehmen. Schöner kann man die Weitsicht, die *Herber* mit seinem Engagement mehr als drei Jahrzehnten zuvor gezeigt hat, eigentlich nicht bestätigen.

### b) „Internationales Handelsrecht“

„Transportrecht“ bekam nach einiger Zeit Zuwachs in Gestalt einer Beilage TranspR-IHR. In ihr pflegte *Herber* sein zweites Lieblingsgebiet, die CISG. Dieses Gebiet gewann im Laufe der Zeit so viel Eigengewicht, dass man es wagte, ihm eine eigene Zeitschrift „Internationales Handelsrecht“ zu widmen. Das Wagnis nahm freilich mit Sellier European Law Publishers (selp) ein anderer Verlag als jener von „Transportrecht“ auf sich, ein junger, auf Grenzüberschreitendes spezialisierter Verlag.<sup>78</sup> IHR hat sich inzwischen zu einem Kompendium des internationalen Warenvertriebs in seiner Gesamtheit gemauert, worin das heute so genannte

---

<sup>76</sup> *Herber*, TranspR 2006, 470, hier S. 471.

<sup>77</sup> *Herber*, TranspR 2006, 470, hier S. 471.

<sup>78</sup> Sellier European Law Publishers (selp) sind heute aufgegangen im Otto Schmidt Verlag.

Vertriebsrecht, also im Kern das Handelsvertreter- und Vertragshändlerrecht, mindestens gleiches Gewicht beansprucht wie die CISG.

### 3. Internationale Aktivitäten

*Herber* war nicht nur in der Deutschen Gesellschaft für Transportrecht tätig. Vielmehr war er seit 1985 für einige Jahre Vorstandsmitglied des Deutschen Vereins für Internationales Seerecht und ebenfalls von den späten 1980ern bis 1995 Mitglied des Executive Council des Comité Maritime International,<sup>79</sup> bei dem er bis heute Membre Titulaire ist. Auf der internationalen Bühne agierte er überdies als Korrespondent von UNIDROIT, als Member of the Board of the Pace University in New York<sup>80</sup> und als Ständiger Mitarbeiter der Zeitschriften „European Transport Law“ und „Il Diritto Marittimo“.<sup>81</sup>

---

<sup>79</sup> *Lagoni*, Uni HH 3.7.1995, S. 58, hier S. 58.

<sup>80</sup> Die Pace University hat sich, bedingt durch ihr langjähriges Fakultätsmitglied *Albert H. Kritzer*, der Pflege der CISG besonders verschrieben, namentlich durch die Pflege und den Ausbau einer der maßgeblichen Datenbanken zur CISG.

<sup>81</sup> *Lagoni*, Uni HH 3.7.1995, S. 58, hier S. 58.