

# Wirtschaftsdienst

## Spedition, Transport & Logistik

Juli 2010

Recht • Steuern • Unternehmensführung

### Kurz informiert

Vorsicht bei Anmietung eines Ersatztransporters Gefahrgut-Fahrer wegen 0,2 Promille fristlos kündbar Kündigung wegen Bagatelldiebstahls	1
Rücktrittserklärung (BGB) ist keine Weisung (CMR) Beschädigung von Umzugsgut: Wann tritt Verjährung ein?	2
Schaden durch verrutschte Ladung: Kasko zahlt nicht Ausfallkosten: Tatsächliche Reparaturdauer ist maßgeblich	3
Ladungssicherung gefährlicher und anderer Güter Bußgelder vermeiden: Zurrmittel rechtzeitig tauschen	4

### Standgeldanspruch im Güterkraftverkehr

Ansprüche kennen und durchsetzen	5
----------------------------------	---

### Transportrecht

Schriftformerfordernis bei Haftbarhaltung: Die Rechtsprechung und die Folgen für Sie	9
---	---

### Forderungssicherung

Das Frachtführerpfandrecht: So üben Sie es richtig aus	10
--	----

### Vertragsrecht

Spezialanfertigung eines Sattelauflegers: Kauf- oder Werkvertrag?	14
---	----

### Schutzrechtsverletzungen

Markenpiraterie: So minimieren Spediteure Haftungsrisiken	15
---	----

### Arbeitsrecht

Zeiten als Beifahrer: Wann sind sie zu vergüten?	17
--	----

### Transportkostencontrolling

Ein harter – aber notwendiger – Weg zu guten Preisen	19
--	----



**Online-Service unter [www.iww.de](http://www.iww.de)**

Registrieren Sie sich mit Ihrer Abo-Nummer!



Vogel Business Media

**IWW**  
INSTITUT



*Inka Pichler  
Rechtsanwältin  
Schriftleiterin*

**Sehr geehrte Leserin,  
sehr geehrter Leser,**

als Schriftleiterin des neuen „Wirtschaftsdienst Spedition, Transport & Logistik“ aus dem IWW-Institut darf ich Sie herzlich begrüßen.

Was wollen wir mit dem Informationsdienst erreichen? Wir wollen Ihnen helfen, Ihr Tagesgeschäft bestmöglich zu schultern. Denn Sie wissen es selbst am allerbesten: Logistik ist längst viel mehr als Transport, viel mehr als „nur“ Frachten von A nach B zu befördern. Die Anforderungen an Sie sind stetig gewachsen und wachsen weiter. Parallel steigen auch die juristischen Fragestellungen und wirtschaftlichen Herausforderungen. Die Gesetze werden – aufgrund der Europäisierung – immer unübersichtlicher, die Sicherung Ihres Unternehmens gegenüber Wettbewerbern aus dem In- und Ausland wird immer wichtiger.

Wir verstehen uns als Ihr Ansprechpartner und Ideengeber, damit Sie diese Herausforderungen erfolgreich bewältigen. Wir führen Sie anhand praktischer Beispiele und Checklisten durch den Paragraphendschungel. Wir zeigen Ihnen, wie Sie Kosten reduzieren, Märkte sichern und bei der Steuer, vor allem der Umsatzsteuer, keine teuren Fehler machen. Kurz, knapp, verständlich, präzise auf den Punkt gebracht.

Mein Expertenteam steht Ihnen auch für Fragen jederzeit zur Verfügung. Machen Sie von den Dialogmöglichkeiten regen Gebrauch! Mailen Sie einfach an [stl@iww.de](mailto:stl@iww.de).

Genug der Vorrede. Nun wünsche ich Ihnen viel Nutzen aus der Lektüre und freue mich auf Ihre Meinung.

Mit freundlichen Grüßen

Inka Pichler

Schadensrecht

### **Vorsicht bei Anmietung eines Ersatztransporters**

Das Oberlandesgericht Saarbrücken nimmt Unfallgeschädigte bei der Anmietung von Ersatztransportern mehr in die Pflicht. „Ein Unfallgeschädigter, der für den Ausfall eines gewerblich genutzten Transporters Erstattung der angefallenen Mietwagenkosten für die Anmietung eines Ersatzfahrzeugs geltend macht, verstößt gegen seine Pflicht zur Schadensminderung, wenn er sich auf die Angabe des beauftragten Reparaturbetriebs verlässt, die Reparatur werde vier bis acht Wochen dauern. Vielmehr ist der Geschädigte im Rahmen der Schadensminderungspflicht gehalten, den Grund für die außergewöhnlich lange Reparaturdauer zu hinterfragen, um sich gegebenenfalls nach einem anderen Reparaturbetrieb umzusehen“, erklären die Richter. Konkrete Folge der Entscheidung: Der Transporteur erhielt von den geforderten Mietwagenkosten in Höhe von 9.385,82 Euro nur 2.735,52 Euro (weniger als ein Drittel) erstattet. (Urteil vom 23.3.2010, Az: 4 U 504/09-14) (Abruf-Nr. 101807)

**Geschädigter muss Angaben zur Reparaturdauer hinterfragen**

Arbeitsrecht

### **Gefahrgut-Fahrer wegen 0,2 Promille fristlos kündbar**

Ein Transportunternehmen darf einen Gefahrgut-Fahrer, bei dem bei einer Kontrolle eine Blutalkoholkonzentration von 0,2 Promille festgestellt worden ist, fristlos kündigen. Voraussetzung: Der Fahrer war informiert und belehrt worden, dass für den Gefahrguttransport eine Promille-Grenze von 0,00 Promille gilt. Diese Nachweispflicht erfüllen – so das Landesarbeitsgericht Köln – Arbeitgeber, die Mitarbeiter jährlich schulen und im Arbeitsvertrag einen Hinweis auf eine fristlose Kündigung aufnehmen. In diesen Fällen ist die fristlose Kündigung – auch ohne vorherige Abmahnung – wirksam, weil das Fahren von Gefahrgut unter Alkoholeinfluss

- für die Allgemeinheit gefährlich ist und
- das Geschäftsinteresse des Arbeitgebers schädigt, wenn publik würde, dass in seinem Unternehmen gegen Sicherheitsbestimmungen verstoßen wird.

(Urteil vom 19.3.2008, Az: 7 Sa 1369/07) (Abruf-Nr. 101944)

**Arbeitgeber muss aber Nachweispflichten erfüllen**

Arbeitsrecht

### **Kündigung wegen Bagatelldiebstahls**

Die schlagzeilenträchtige „Emmely-Entscheidung“ des Bundesarbeitsgerichts (BAG) zu einer fristlosen Kündigung wegen eines Bagatelldiebstahls ist auch für Speditionen und Frachtfuhrunternehmen relevant. Im konkreten Fall ging es um eine KassiererIn, die verdächtigt wurde, zwei Leergutbons im Wert von 1,30 Euro entwendet zu haben und deshalb fristlos gekündigt wurde. Das BAG hat die Kündigung für unwirksam erklärt.

**Wann ist eine fristlose Kündigung möglich?**

**Unser Tipp:** Erfahren Sie von einem Diebstahl (zum Beispiel „Benzinklau“), haben Sie zwei Wochen Zeit, gegen den entsprechenden Mitarbeiter eine fristlose Kündigung auszusprechen. Lassen Sie sich anwaltlich beraten, ob zunächst eine Abmahnung erforderlich ist. Das ist die beste Lösung, um – im Falle einer unwirksamen Kündigung – ein kostspieliges Gerichtsverfahren zu vermeiden. (Urteil vom 10.6.2010, Az: 2 AZR 541/09) (Abruf-Nr. 101854)

#### Frachtrecht

### **Rücktrittserklärung (BGB) ist keine Weisung (CMR)**

#### **Urteil zum Schadenersatz im internationalen Transport**

„Die in einem Anwaltsschreiben enthaltene Erklärung des Rücktritts vom Vertrag mit Hinweis auf dessen Rechtsfolgen (Rückgewähr der empfangenen Leistungen) kann nicht in eine Weisung nach Artikel 12 Absatz 1 des Übereinkommens über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR) auf Rücktransport umgedeutet werden.“ Mit diesem Leitsatz hat das Oberlandesgericht (OLG) Stuttgart einen Streit über einen grenzüberschreitenden Gütertransport zugunsten des Transportunternehmens entschieden. Im konkreten Fall verlangte der Auftraggeber die Rückzahlung von Überführungskosten für den Transport eines Pkw von Deutschland nach Kasachstan, Kosten für die zuvor erfolgte Überführung sowie Schadenersatz für den angeblichen Verlust des Pkw. Begründung: Er sei mit Anwaltsschreiben vom Überführungsvertrag zurückgetreten. Darin sei eine Weisung laut CMR zu sehen, das Fahrzeug nicht weiter-, sondern zurückzubefördern. Dem erteilte das OLG eine klare Absage. Ein Rücktritt deutet darauf hin, dass sich der Auftraggeber vom Vertrag lösen wollte, während eine Weisung das Festhalten des Vertrags impliziert. Da es an einer wirksamen Weisung fehlte, bestanden keine Schadenersatzansprüche gegen den Transportunternehmer.

**Wichtig:** Abzustellen ist auf das anwendbare Recht. Der Rücktritt richtet sich nach dem Bürgerlichen Gesetzbuch (BGB), bei der Weisung handelt es sich um Sondervorschriften (CMR) im Transportrecht. (Urteil vom 11.11.2009, Az: 3 U 98/09) (Abruf-Nr. 101966)

#### Schadensrecht

### **Beschädigung von Umzugsgut: Wann tritt Verjährung ein?**

#### **Wohnsitzwechsel keine Bedingung für Umzugsvertrag**

Für das Oberlandesgericht (OLG) Schleswig liegt ein Umzugsvertrag im Sinne von § 451 Handelsgesetzbuch (Folge: kurze Verjährungsfrist von einem Jahr) auch dann vor, wenn Möbel wegen einer Wohnungsrenovierung abgebaut, abtransportiert, vom Transportunternehmen eingelagert und schließlich wieder zurücktransportiert sowie in der gleichen Wohnung erneut aufgestellt werden. Es handele sich – wegen fehlenden Wohnsitzwechsels – nicht um einen Werkvertrag, der eine dreijährige Verjährungsfrist zur Folge hat. Auch ohne Wohnsitzwechsel bleibt es beim Umzugsvertrag

und der kurzen Verjährungsfrist. Deshalb war im konkreten Fall der Schadenersatzanspruch gegen das Speditionsunternehmen verjährt. (Urteil vom 5.6.2008, Az: 5 U 24/08) Abruf-Nr. 101591)

#### Schadensrecht

### **Schaden durch verrutschte Ladung: Kasko zahlt nicht**

Die Kaskoversicherung muss nicht leisten, wenn ein Fahrzeugschaden auf ein Verrutschen der Ladung zurückzuführen ist. Das hat das Landgericht (LG) Duisburg entschieden. Das LG wies die Klage eines Transportunternehmens als Halterin eines Lkw-Anhängers im Güterverkehr gegen den eigenen Kaskoversicherer deshalb ab, weil es sich bei dem Vorfall nicht um einen Unfall im Sinne der Versicherungsbedingungen als Einwirkung von außen gehandelt hatte.

**Wichtig:** Bei – versicherten – Unfallschäden handelt es sich um Schäden, die auf einem Ereignis beruhen, das unmittelbar und plötzlich von außen mit mechanischer Gewalt auf das Fahrzeug einwirken. Nicht versichert sind dagegen Betriebsschäden, die durch normale Abnutzung, durch Material- oder Bedienungsfehler am Fahrzeug oder seinen Teilen entstehen. Betriebsschäden sind außerdem dadurch gekennzeichnet, dass eine innerbetriebliche Einwirkung vorlag. (Urteil vom 5.2.2010, Az: 1 O 160/09) (Abruf-Nr. 101547)

**LG Duisburg  
verneint Unfall**

#### Schadensrecht

### **Ausfallkosten: Tatsächliche Reparaturdauer ist maßgeblich**

Bei den Ausfallkosten während der Reparaturdauer ist auf die tatsächliche Reparaturdauer abzustellen. Einwendungen des Versicherers, dass die Kosten des Ersatzfahrzeugs nur für die gutachterlich kalkulierte Reparaturdauer erstattet werden müssen, erteilte das Amtsgericht Bonn jetzt eine klare Absage. Die Frage, ob die durchgeführte Reparatur tatsächlich in einer kürzeren Zeit durchzuführen gewesen wäre, ist nach Ansicht des Gerichts unbeachtlich. Maßgeblich für die Frage, ob der Reparaturzeitraum tatsächlich erforderlich war, ist allein, ob für den Geschädigten erkennbar war, dass eine kürzere Reparaturdauer möglich gewesen wäre. Dafür lagen im konkreten Fall aber keine Anhaltspunkte vor. (Urteil vom 6.4.2010, Az: 104 C 535/09) (Abruf-Nr. 101323)

**Schädiger trägt  
Prognoserisiko**

#### Ladungssicherung

### **Ladungssicherung gefährlicher und anderer Güter**

In Kapitel 7.5.7.1 des Europäischen Übereinkommens über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR) ist seit 2007 die gemeinsame Beförderung von gefährlichen Gütern (verpackt oder unverpackt) und anderen Gütern geregelt, die nicht als Gefahrgut eingestuft werden. Das Oberlandesgericht (OLG)

**OLG Hamm zur  
Auslegung der  
aktuellen ADR**

Hamm hat bestätigt, dass beförderte – „andere“ – Güter oder Ladungsteile erst dann nicht ausreichend gesichert oder verpackt sind, wenn sie durch Bewegungen oder Lageveränderungen in Kontakt mit gefährlichen Gütern kommen können, die sich auf die gefährlichen Güter so auswirken können, dass es zu einem Austritt von Gefahrgut kommen kann. Im konkreten Fall war ein Fahrer vom Amtsgericht (AG) Detmold zu 300 Euro Bußgeld verurteilt worden, weil er eine Sackkarre zwischen Gefahrgütern befördert und nicht gesichert hatte. Da das AG aber nicht nachgewiesen hatte, dass durch ein Umkippen oder Verrutschen der Sackkarre wirklich Schäden am Gefahrgut (hier Gasflaschen) möglich waren, hat das OLG den Bußgeldbescheid aufgehoben und die Sache zur nochmaligen Entscheidung an das AG zurückverwiesen. (Urteil vom 9.6.2009, Az: 3 SS OWi 321/08) (Abruf-Nr. 101706)

#### Verkehrsrecht

### **Bußgelder vermeiden: Zurrmittel rechtzeitig tauschen**

#### **Wichtige Informationen zur „Ablegereife“**

Zurrmittel sind sowohl vom Fahrer als auch vom Verantwortlichen der Firma regelmäßig zu kontrollieren. Ansonsten drohen hohe Bußgelder sowie Punkte in Flensburg. Die Kontrollpflichten sind vor allem in § 22 Straßenverkehrsordnung (StVO), der Europäischen Norm DIN EN 12195 – 2 und der VDI-Richtlinie 2700 geregelt. Sobald Mängel festgestellt werden, die die Sicherheit beeinträchtigen können, ist der Gurt zu tauschen. Diese sogenannte Ablegereife liegt vor allem vor, wenn Spannmittel (Zurrgurte), Spannelemente (Ratsche) oder Verbindungselemente (Haken) folgende Mängel aufweisen:

- Einschnitte oder Risse von mehr als zehn Prozent an der Webkante
- Übermäßiger Verschleiß (zum Beispiel Garnbrüche)
- Beschädigungen der Nähte
- Verformungen durch Wärme
- Schäden durch den Kontakt mit Chemikalien
- Verformungen des Spannelements
- Verschleiß an den Zahnkränzen
- Bruch des Spannhebels
- Aufweitung des Hakens um mehr als fünf Prozent
- Aufrisse, Brüche, erhebliche Korrosion, bleibende Verformung

**Wichtig:** Außerdem müssen die Gurtetiketten vorhanden und in allen Angaben leserlich sein. Ist der Gurt unleserlich, ist er schon wegen unzureichender Kennzeichnung ablegereif.

**Unser Tipp:** Es gibt kein gesetzlich fixiertes – konkretes – Ablaufdatum, nach dem ein Gurt ausgetauscht werden muss. Es kommt immer auf den Einzelfall an. Beispiele, Fotos und Hinweise erhalten Sie in dem Merkblatt zur Ablegereife von Gurten, das die Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen zur Verfügung stellt: [www.bgl-ev.de/images/downloads/programme/merkblatt\\_ablegereife.pdf](http://www.bgl-ev.de/images/downloads/programme/merkblatt_ablegereife.pdf).



**Merkblatt  
zum Download**

Recht und Praxis

## Der Standgeldanspruch im Güterkraftverkehr: Ansprüche kennen und durchsetzen

von Rechtsanwältin Inka Pichler, Wiesbaden

Standgeldansprüche sind mit der „Klassiker“ im Transportwesen. Wer sein Rechte hier nicht wahr und keine Ansprüche geltend macht, verzichtet auf eine Menge Geld. Damit Sie ab sofort auf der sicheren Seite sind, machen wir Sie mit den Grundzügen des Standgelds vertraut und zeigen Ihnen, wie Sie Ansprüche berechnen und durchsetzen.

**Wichtig für:**  **Geschäftsführung  
Disposition  
Buchführung**

### Die Rechtsgrundlage des Standgeldanspruchs

Der Anspruch auf Standgeld kann sich sowohl aus einer vertraglichen Abrede als auch (bei fehlender Vereinbarung) aus dem Gesetz ergeben.

#### Die Regelung im Gesetz

Das Standgeld ist seit der Transportrechtsreform im nationalen Recht in § 412 Absatz 3 Handelsgesetzbuch (HGB) verankert und wie folgt definiert:

**Maßgeblich ist  
§ 412 Handels-  
gesetzbuch**

#### Standgeld (§ 412 Absatz 3 HGB)

„Wartet der Frachtführer auf Grund vertraglicher Vereinbarung oder aus Gründen, die nicht seinem Risikobereich zuzurechnen sind, über die Lade- oder Entladezeit hinaus, so hat er Anspruch auf eine angemessene Vergütung (Standgeld).“

Wichtig dabei: Ein Standgeldanspruch besteht nur, wenn die Lade- oder Entladezeit überschritten ist. Die Lade- und Entladezeit ist in § 412 Absatz 2 HGB geregelt.

#### Lade- und Entladezeit (§ 412 Absatz 2 HGB)

„Für die Lade- und Entladezeit, die sich mangels abweichender Vereinbarung nach einer den Umständen des Falles angemessenen Frist bemisst, kann keine besondere Vergütung verlangt werden.“

#### Vertragliche Vereinbarungen

Häufig werden Standgeldansprüche vertraglich vereinbart. Dazu gibt es mehrere Möglichkeiten:

**Diverse  
Alternativen**

- Die Vereinbarung im Transportauftrag selbst.
- Die Vereinbarung in einer ausdrücklichen Individualabrede.
- Die Vereinbarung in Allgemeinen Geschäftsbedingungen (AGB).



Eine vertragliche Regelung ist rechtlich zulässig. Nach überwiegender Rechtsauffassung kann diese auch formlos oder in AGB vereinbart werden. Wirksam sind auch Vereinbarungen, dass für eine bestimmte Frist keine zusätzliche Vergütung geschuldet ist.

**Umfassender  
Ausschluss in  
AGB ist unwirksam**

**Unser Tipp:** Ein umfassender Ausschluss jeglichen Standgelds ist aufgrund eines Verstoßes gegen § 307 Bürgerliches Gesetzbuch (BGB) jedoch unwirksam. Der Be- bzw Entlader würde dadurch unangemessen benachteiligt.

### **Die Voraussetzungen für das Standgeld**

Das Gesetz gewährt dem Frachtführer eine besondere Vergütung dafür, dass das Transportmittel über die angemessene Be- und Entladezeit hinaus bereitgestellt wird. Der Frachtführer muss demzufolge warten.

#### **Nachweis**

Es gilt der Grundsatz, dass der Anspruchsteller den Standgeldanspruch beweisen muss. Dass eine Wartezeit angefallen ist, kann zum Beispiel wie folgt nachgewiesen werden:

- Durch eine schriftliche Standzeitenbestätigung (quittiert).
- Durch einen Vermerk im Frachtbrief.
- Mit Hilfe des Fahrtschreibers (Ausdruck).
- Sind keine schriftliche Unterlagen vorhanden, durch Benennung von Zeugen.

### **Die Dauer des Standgeldanspruchs**

**Das Gesetz sagt  
dazu nichts aus**

Wann der Standgeldanspruch beginnt, hängt vom Einzelfall ab. Eine gesetzliche Zeitspanne gibt es nicht. Frachtführer können grundsätzlich nicht erwarten, sofort entladen zu werden. Es sind bei der zeitlichen Berechnung die Art des Gutes, Ladehilfsmittel, Fahrzeugart, Ladetechnik und sonstige Begleitumstände zu berücksichtigen. Sonn- und Feiertage sind bei der Berechnung nicht mit einzubeziehen, sofern Fahrverbote bestehen.

#### **Welche Standzeit ist „angemessen“?**

Die Kardinalfrage lautet also, was unter „angemessener“ Be- und Entladezeit zu verstehen ist. Im Gesetz findet man dazu keine konkreteren Erläuterungen.

Ergo: Es ist auf die Entladezeit abzustellen, die nach Anzeige der Entladebereitschaft durch den Frachtführer unter Berücksichtigung aller Umstände des Einzelfalls von einem ordentlichen Empfänger im Rahmen der gewöhnlichen Geschäftszeiten benötigt wird, um das Frachtgut zu entladen. Ist ein Fixtermin vereinbart, wird diese Zeit kürzer zu bemessen sein. Gleiches gilt, wenn eine konkrete Laderampe zugewiesen ist.



**Unser Tipp:** Einen groben Anhaltspunkt bietet § 5 Absatz 2 der Vertragsbedingungen für den Güterkraftverkehrs- und Logistikunternehmer (VBGL). Er geht von zwei Stunden aus.

**Zwei Stunden ...**

#### **Wortlaut Vertragsbedingungen VBGL zur Standzeitproblematik**

„(2) Für das Beladen und das Entladen steht eine dem jeweiligen Vorgang angemessene Zeit (Ladezeit, Entladezeit) zur Verfügung. Für Komplettladungen (nicht jedoch bei schüttbaren Massengütern) eines Auftraggebers mit Fahrzeugen/Fahrzeugeinheiten mit 40 t zulässigem Gesamtgewicht beträgt die Be- und Entladefrist (höchstens 1 Beladestelle, höchstens 1 Entladestelle) vorbehaltlich anderweitiger vertraglicher Absprachen pauschal jeweils maximal 2 Stunden für die Beladung und maximal 2 Stunden für die Entladung.

Bei Fahrzeugen/Fahrzeugeinheiten mit niedrigerem Gesamtgewicht reduzieren sich diese Zeiten. Für diese Zeit kann keine besondere Vergütung verlangt werden.“

Allerdings ist dies nur ein grober Anhaltspunkt. Denn in den Vertragsbedingungen werden keine Aussagen darüber getroffen, ob die Ware palettiert ist oder nicht, welche Fahrzeugart anliefert oder ob Ladehilfsmittel vorhanden sind.

**... als grober Anhaltspunkt**

#### **Die Höhe des Standgeldes**

Die Parteien können eine angemessene Vergütung vereinbaren. Fehlt es an einer konkreten Regelung, steht dem Frachtführer eine angemessene Vergütung zu. Dies richtet sich vorwiegend danach, welche Einnahmen der Frachtführer in dieser Zeit hätte erzielen können.

**Wichtig:** Die Gerichte setzten hier unterschiedliche Sätze an. Diese reichen von 33 Euro pro Stunde bis zu 66 Euro pro Stunde. Oft orientieren sich die Gerichte auch am Tarif für den Spediteursammelgutverkehr, der 17,90 Euro je halbe Stunde vorsieht.

**Die Spanne reicht von 33 bis 66 Euro pro Stunde**

**Beachten Sie:** Da es sich bei Standgeld um einen Vergütungs- und keinen Schadenersatzanspruch handelt, fällt immer auch Umsatzsteuer an.

**Standgeld ist umsatzsteuerpflichtig**

#### **An wen ist der Standgeldanspruch zu richten?**

Last but not least stellt sich noch die Frage, gegen wen der Standgeldanspruch besteht.

#### **Absender**

Der Frachtführer hat gegen den Absender einen Anspruch auf Standgeld. Anspruchsgrundlage ist entweder eine vertragliche Vereinbarung oder § 412 HGB, wenn die Gründe der Verzögerung nicht in der Sphäre des Frachtführers liegen.

**Anspruch bei Ablieferungsverlangen des Empfängers**

**Empfänger**

Der Frachtführer hat bei Wartezeiten beim Entladevorgang – auch wenn hier keine vertraglichen Beziehungen bestehen – gegenüber dem Empfänger einen eigenen Standgeldanspruch. Dieser setzt aber voraus, dass ein Ablieferungsverlangen des Empfängers nach § 421 Absatz 1 HGB vorliegt. Hier steht dem Frachtführer sogar ein Leistungsverweigerungsrecht zu, da er nur gegen Erfüllung der Ansprüche zur Ablieferung verpflichtet ist.

**Wichtig:** Dieser Anspruch steht nur dem vom Absender beauftragten Frachtführer zu, nicht aber weiteren Unterfrachtführern (Bundesgerichtshof, Urteil vom 20.10.2005, Az: I ZR 201/04; Abruf-Nr. 053476).

**So gelingt die Durchsetzung in der Praxis**

**Sieben Punkte-Checkliste**

Sie vermeiden Streit um die Berechtigung und Durchsetzung von Standgeldansprüchen, wenn Sie sieben Punkte beachten:

1. Vereinbaren Sie vorab die Dauer der vergütungsfreien Standzeit bzw. den Beginn der Standgeldverpflichtung.
2. Vereinbaren Sie vorab die Höhe des Standgelds pro Zeiteinheit.
3. Vermeiden Sie zu allgemeine Formulierungen wie „übliche Wartezeit“ oder „übliches Standgeld“. Treffen Sie konkrete Vereinbarungen.
4. Vereinbaren Sie die Art des Standgeldnachweises.
5. Informieren Sie unverzüglich Ihre Vertragspartner, wenn Verzögerungen auftauchen.
6. Halten Sie jegliche Korrespondenz fest (Telefonnotiz, Telefax, oder ähnliches).
7. Sind Standgelder streitig und werden sie gezahlt, um Eskalationen zu vermeiden, sollte die Zahlung unter dem Vorbehalt der Rückforderung erfolgen.

**Zum schnellen Nachschlagen**

**Fundstellen zur Standgeldproblematik im Gesetz**

Nachfolgend haben wir Ihnen – zum schnellen Nachschlagen – noch einmal die Fundstellen im Gesetz in Sachen „Standgeld“ zusammengestellt:

Fundstelle im HGB	Sachverhalt
§ 412 Absatz 3	Vereinbarung oder Überschreitung Lade- / Entladezeit
§ 415 Absatz 2 Nummer 1	Kündigung durch Absender
§ 418 Absatz 1 Satz 3	Warten aufgrund nachträglicher Weisungen
§ 419 Absatz 4 HGB	Beförderungs- / Ablieferhindernisse bei Ablieferstelle
§ 421 Absatz 3	Standgeld gegenüber Empfänger

Gerichte urteilen unterschiedlich

## Schriftformerfordernis bei Haftbarhaltung: Die Rechtsprechung und die Folgen für Sie

In welcher Form müssen Haftbarhaltungen übermittelt werden, damit sie beim Empfänger als zugegangen gewertet werden und damit die Verjährung hemmen? Reichen Fax oder E-Mail? Diese Fragen werden nicht nur in der Praxis sondern auch von der Rechtsprechung heiß diskutiert. Wir bringen Sie auf den Stand der Dinge.

**i** **Wichtig für:**  
**Geschäftsführung**  
**Fuhrparkleiter**

### Überblick über die Rechtsprechung

Die Rechtsprechung zum Schriftformerfordernis bei Haftbarhaltungen ist uneinheitlich.

#### Fax bzw. E-Mail ist ausreichend

Das Landgericht (LG) Bremen ist der Ansicht, dass für eine formgültige Haftbarhaltung nach § 439 Absatz 3 Handelsgesetzbuch (HGB) keine Schriftform erforderlich ist. Um die Verjährung zu hemmen, genügt jede Haftbarhaltung des Frachtführers, die lesbar ist. Diese Voraussetzung ist bei Übersendung durch Telefax oder E-Mail erfüllt (Urteil vom 1.7.2009, Az: 11 O 266/08; Abruf-Nr. 100767).

**LG Bremen ...**

#### Schriftform erforderlich

Das LG Hamburg dagegen ist der Ansicht, dass eine Haftbarhaltung per Telefax dem Formerfordernis des § 439 Absatz 3 Satz 1 HGB nicht genügt und somit keine Verjährungshemmung bewirkt (Urteil vom 12.2.2009, Az: 4090 O 90/08; Abruf-Nr. 100768).

**... contra LG  
Hamburg und  
OLG München**

Genauso sieht es das Oberlandesgericht München: Eine Haftbarhaltung des Frachtführers in Textform (hier per E-Mail) genügt nicht dem Schriftformerfordernis des § 439 HGB und hemmt die Verjährung nicht (Urteil vom 23.7.2008, Az: 7 U 2446/08; Abruf-Nr. 100769).

### Konsequenz für die Praxis

Die Mehrheit der Gerichte geht davon aus, dass Haftbarhaltungen per Telefax oder E-Mail (außer in den Fällen der elektronischen Signatur nach § 126a BGB) unwirksam sind. Das erhöht für Sie zwar den Formalismus. Um auf der sicheren Seite zu sein und den Zugang nachweisen zu können, raten wir Ihnen aber dringend, das Schriftformerfordernis zu erfüllen. Das heißt konkret: Setzen Sie ein Schriftstück auf, in dem Sie die Haftbarhaltung konkret benennen, unterschreiben Sie es und versenden Sie das Dokument per Einschreiben-Rückschein an den Empfänger.

**Gehen Sie auf  
Nummer Sicher**

Möglich wäre auch, dass der Gegner den Erhalt der Haftbarhaltung unter Verzicht auf das Schriftformerfordernis des § 126 BGB bestätigt.

Forderungen sichern

## Das Frachtführerpfandrecht: So üben Sie es richtig aus

von Rechtsanwältin Inka Pichler, Wiesbaden

**Wichtig für:**   
**Geschäftsführung**  
**Buchhaltung**  
**Disposition**

Zahlen Auftraggeber nur schleppend oder gar nicht, stellt sich die Frage, welche Rechte Frachtführer haben, um an ihr Geld zu kommen. Das Handelsgesetzbuch (HGB) räumt zwei Arten von Sicherungsrechten am Transportgut ein, um Zahlungsansprüche durchzusetzen: Das Frachtführerpfandrecht gemäß § 441 (HGB) und das Zurückbehaltungsrecht gemäß § 369 HGB, § 273 Bürgerliches Gesetzbuch (BGB). Nachfolgend gehen wir auf das Frachtführerpfandrecht näher ein.

### Sinn und Zweck des Pfandrechts

**Wichtiges Druck-**  
**mittel für Trans-**  
**portunternehmen**

Das Pfandrecht ist für den Gläubiger eine Sicherheit. Unter bestimmten Voraussetzungen darf er seine Zahlungsansprüche dadurch wahren, dass er das Transportgut verwertet. Mit anderen Worten: Zahlt der Auftraggeber nicht, kann der Frachtführer durch Pfändung der transportierten Ware Druck ausüben.

### Bumerangeffekt vermeiden

Voreilig eingesetzt wird das Pfandrecht aber schnell zum Bumerang. Bevor Sie das Pfandrecht ausüben, sollten Sie deshalb unbedingt prüfen, ob die Grundvoraussetzungen vorliegen.

### Die Voraussetzungen

Sie können das Pfandrecht erst geltend machen, wenn drei Voraussetzungen erfüllt sind:

1. Eine vertragliche Forderung ist unerfüllt.
2. Sie haben als Frachtführer das Gut in Ihrem Besitz.
3. Der Absender des Frachtguts ist Eigentümer der Gutes oder zumindest verfügungsbefugt.

**Unerfüllte**  
**Forderung aus**  
**Frachtvertrag**

#### 1. Vertragliche Forderung

Grundlage für ein Pfandrecht ist das Bestehen einer unerfüllten Forderung aus einem Frachtvertrag, der zwischen dem Absender und dem Frachtführer geschlossen worden ist. In dem Moment, in dem die Forderung erfüllt wird, erlischt das Pfandrecht unmittelbar und automatisch (§ 1252 BGB). Das Gesetz räumt ein Pfandrecht für folgende Forderungen ein:

- **Konnexe Forderungen:** Das sind Forderungen, die durch den Frachtvertrag begründet worden sind.

- **Inkonnexe Forderungen:** Das sind unbestrittene Forderungen aus anderen mit dem Absender geschlossenen Fracht-, Speditions- oder Lagerverträgen. In der Regel sind das unbeglichene Forderungen aus früheren Verträgen, die unbestritten sind. Unbestritten ist eine Forderung dann, wenn sie entweder rechtskräftig festgestellt oder vom Absender anerkannt ist oder vom Schuldner nicht in Frage gestellt wird.

### Forderungen aus anderen Frachtverträgen

#### **Inkonnexe Forderungen aus früheren Transportaufträgen**

Zum Frachtführerpfandrecht für inkonnexe Forderungen aus früheren Transportaufträgen hat der Bundesgerichtshof (BGH) eine wichtige Entscheidung getroffen, die Sie unbedingt kennen sollten (Urteil vom 21.4.2005, Az: IX ZR 24/04; Abruf-Nr. 051461):

Der BGH stellt darin klar, dass „das Frachtführerpfandrecht für inkonnexe Forderungen aus früheren Transportaufträgen nicht deshalb inkongruent ist, weil der Frachtführer den neuen Transportauftrag (auch) wegen der ihm bewussten Gefahr übernommen hat, der Absender könnte zahlungsunfähig werden, und für diesen Fall ein zusätzliches Sicherungsmittel hinsichtlich seiner Altforderungen hat erwerben wollen“

Im Klartext: Sie können bewusst einen Auftrag annehmen, um „Altforderungen“ gegenüber dem Auftraggeber über das Pfandrecht aus dem aktuellen Auftrag durchzusetzen. Der BGH hält das für zulässig.

### BGH stärkt Rechte der Frachtführer

#### **2. Besitz am Transportgut**

Als nächste Voraussetzung ist die Besitzlage zu prüfen. Das Pfandrecht am Gut des Absenders entsteht, wenn der Frachtführer mit dem Willen des Absenders Besitz an dem Transportgut erworben hat. Hier gibt es folgende Unterscheidungen:

- **Unmittelbarer Besitz (§ 441 Absatz 2 HGB):** Der Frachtführer hat die tatsächliche Sachherrschaft über das Transportgut. Diese Sachherrschaft können auch angestellte Fahrer haben, weil sie Besitzdiener sind.
- **Mittelbarer Besitz (§ 441 Absatz 2 HGB i.V.m. § 868 BGB):** Der Frachtführer nimmt die tatsächliche Sachherrschaft nicht selbst wahr, sondern lässt diese durch einen anderen ausüben (zum Beispiel durch einen Unterfrachtführer).
- **Kein Besitz:** Das Pfandrecht besteht auch nach der Ablieferung fort, wenn der Frachtführer es innerhalb von drei Tagen nach der Ablieferung gerichtlich geltend macht und das Gut noch im Besitz des Empfängers ist.

### Pfandrecht nach Ablieferung des Guts

#### **3. Eigentum des Absenders**

Voraussetzung drei ist in folgenden Fällen erfüllt:

**Absender ist zur Verpfändung des Guts ermächtigt**

■ **Absender ist Eigentümer:** Das Pfandrecht entsteht, wenn der Absender Eigentümer der Ware ist.

■ **Absender ist Verfügungsberechtigter:** Ist der Absender nicht Eigentümer, so genügt es, dass er rechtsgeschäftlich über das Gut verfügen durfte bzw. der Eigentümer mit dem Transport uneingeschränkt einverstanden war. Hier ist erforderlich, dass der Eigentümer den Absender ausdrücklich oder konkludent ermächtigt hat, das Frachtgut zu verpfänden. In der Regel ist der Absender aber nur mit einer Haftung seines Gutes für eine konnexe Forderung aus dem Frachtvertrag einverstanden, nicht jedoch mit einer Haftung für beliebige inkonexe Forderungen des Frachtführers gegen den Spediteur.

■ **Gutgläubiger Erwerb:** Fehlt es an einem unbedingten Einverständnis des Eigentümers, kann der Frachtführer das Pfandrecht gutgläubig erwerben. Je nachdem, ob es sich um eine konnexe oder eine inkonexe Forderung handelt, gilt Folgendes:

■ **Konnexe Forderungen:** Kein Eigentum des Absenders erforderlich. Guter Glaube in Verfügungsrecht ist möglich, wenn das Gut nicht abhanden gekommen ist und der Frachtführer nicht grob fahrlässig auf das Eigentum oder die Verfügungsbefugnis vertraut hat (§ 366 Absatz 1 und 3 HGB, §§ 1257, 1207, 932 BGB).

**Absender muss Eigentümer der Ware sein**

■ **Inkonexe Forderungen:** Hier besteht das Pfandrecht grundsätzlich nur, wenn der Absender auch Eigentümer der Ware ist. Allerdings kann der Frachtführer gutgläubig sein, das heißt, er denkt der Absender ist Eigentümer (zum Beispiel Ware wird in Lager des Herstellers A abgeholt, auf Warenkartons steht Name des Herstellers A). Im Gegensatz zur konnexen Forderung gibt es hier aber keinen guten Glauben in die Verfügungsbefugnis. Weiß der Frachtführer also, der Absender ist Spediteur, dann liegt es auf der Hand, dass der Spediteur nicht Eigentümer ist, sondern nur für einen Eigentümer über die Ware für die Transporte verfügt.

**Vorsicht: Rückzahlungsgefahr für Frachtführer**

Leistet der Empfänger auf eine inkonexe Forderung, und haben Sie Ihr Pfandrecht zu Unrecht ausgeübt, hat der Empfänger gegen Sie Anspruch auf Rückzahlung aus ungerechtfertigter Bereicherung.

**Sonderfall: Pfandrecht nachfolgender Frachtführer**

**Pfandrecht wirkt bei einheitlicher Transportkette fort**

Innerhalb einheitlicher Transportketten wirkt das Frachtführerpfandrecht ununterbrochen fort. Das Pfandrecht eines an jedem Transport beteiligten Frachtführers und Spediteurs bleibt bis zur Auslieferung bestehen (§ 442 HGB). Den letzten Frachtführer trifft die Pflicht, neben den eigenen Ansprüchen auch die der anderen Frachtfüh-

rer einzuziehen. Dies gilt jedoch nur, sofern er von den vorherigen Frachtführern über Forderungen in Kenntnis gesetzt wurde.

### Rangfolge mehrerer Pfandrechte

Im Frachtrecht gilt im Gegensatz zu anderen Rechtsgebieten die umgekehrte Priorität bei mehreren Pfandrechten. Während grundsätzlich nach § 1209 BGB das ältere Pfandrecht dem jüngeren vorgeht, bestimmt das Frachtrecht in der Spezialregelung des § 443 HGB, dass das später entstandene Pfandrecht dem früher entstandenen Pfandrecht vorgeht, sofern es sich um Ansprüche nach den §§ 397, 441, 464, 475b und 623 HGB handelt. Die Forderungen des letzten Frachtführers haben damit die erste Priorität.

**Forderung des letzten Frachtführers hat erste Priorität**

### Grenzen des Pfandrechts

Auch wenn obige Voraussetzungen erfüllt sind, hat das Pfandrecht seine Grenzen. Die Ausübung kann unzulässig sein, wenn eine Übersicherung vorliegt oder das Pfandrecht rechtsmissbräuchlich als unzulässiges Druckmittel benutzt wird. Letzteres wird vor allem angenommen, wenn

- dem Versender ein unverhältnismäßig hoher Schaden droht,
- der Wert des Gutes die Höhe der Forderung unverhältnismäßig übersteigt,
- ein Teil des Gutes die Forderung bereits sichern würde.

**Manchmal ist die Ausübung unzulässig**

### Ablauf der Pfandverwertung

Die Pfandverwertung richtet sich nach §§ 1228 bis 1249 BGB. Halten Sie bei der Verwertung folgende Reihenfolge ein:

- Wirksames Pfandrecht
- Pfandreife (= Fälligkeit der Forderung, § 1228 BGB)
- Verkaufsandrohung (§ 1234 BGB)
- Verkauf zulässig, bis Forderung befriedigt
- Öffentliche Bekanntmachung der Versteigerung (§ 1237 BGB)
- Verkauf in öffentlicher Versteigerung an den Meistbietenden

**Wichtig:** Der Pfandverkauf ist nicht verpflichtend! Es kann unter Umständen bereits ausreichen, ein Zurückbehaltungsrecht geltend zu machen, bis die Forderung beglichen ist.

### Fazit

Das gesetzliche Pfandrecht hilft Spediteuren und Frachtführern, Zahlungsansprüche durchzusetzen, wenn der Absender nicht zahlt. Um jedoch keine Schadenersatzpflicht zu riskieren, sind die Voraussetzungen genau zu prüfen. Beachten Sie außerdem, dass § 441 HGB durch vertragliche Vereinbarung abding- und abänderbar ist (so zum Beispiel durch Ziffer 20 ADSp geschehen).

**Pfandrecht ist durch Vertrag abdingbar**



BGH entscheidet zu Sonderanfertigungen

## Spezialanfertigung eines Sattelauflegers: Kauf- oder Werkvertrag?

von Rechtsanwalt Hubertus Mattern, Wiesbaden

**Wichtig für:**   
**Geschäftsführung**

Unternehmen sind zuweilen gezwungen, speziell auf ihre Bedürfnisse zugeschnittene Fahrzeuge zu bestellen. Der Bundesgerichtshof (BGH) hat sich nun mit der Frage befasst, ob für diese Spezialanfertigungen Kauf- oder Werkvertragsrecht greift.

### Der zugrundeliegende Fall

Ein Straßenbauunternehmen hatte Sattelaufleger bestellt, die zum Transport bestimmter Fräsmaschinen geeignet sein sollten. Die Aufleger wurden also eigens nach dem Wunsch und Vorstellungen des Straßenbauers hergestellt. Zunächst hatte diese um ein Angebot für einen dreiachsigen Aufleger gebeten, letztlich aber den Auftrag für einen günstigeren zweiachsigen Aufleger erteilt. Nach der Lieferung stellte sich heraus, dass der Aufleger zum Transport der Fräsmaschinen ungeeignet war.

**BGH entscheidet  
auf Kaufvertrag**

### Die Entscheidung

Der BGH entschied, dass im vorliegenden Fall von Kaufvertragsrecht auszugehen war, und nicht von Werkvertragsrecht. Die Richter haben klargestellt, dass bei der Herstellung einer beweglichen zu liefernden Sache immer das Kaufrecht nach Maßgabe des § 651 Bürgerliches Gesetzbuch anzuwenden ist. Daran ändere auch die Tatsache nichts, dass der Aufleger nach den konkreten Vorstellungen und Wünschen der Bestellerin hergestellt wurde (Urteil vom 9.2.2010, Az: X ZR 82/07; Abruf-Nr. 101059).

**Erhöhte Nachweis-  
pflichten kennen**

### Konsequenz für Besteller

Zwar sind die Mängelgewährleistungsrechte des Kauf- und Werkvertrags weitestgehend gleich. Das Urteil führt aber zu einer erhöhten Nachweispflicht für die Besteller solcher Sonderanfertigungen. Sie müssen beweisen, dass

- zwischen den Parteien die Herstellung eines Auflegers zu einem bestimmten Gebrauch vereinbart war,
- die allgemeinen Voraussetzungen für den Mangel des Auflegers gegeben waren, und
- sie ihren Untersuchungs- und Rügepflichten nach § 377 Handelsgesetzbuch nachgekommen sind.

**Unser Tipp:** Untersuchen Sie den Kaufgegenstand sofort auf etwaige Mängel, dokumentieren Sie dies und zeigen Sie die Mängel dem Verkäufer unverzüglich an. War ein Mangel bei der Untersuchung nicht erkennbar, zeigen Sie ihn sofort an, wenn Sie ihn das erste Mal entdecken. Anderenfalls sind Sie mit Mängelgewährleistungsrechten ausgeschlossen.

Schutzrechtsverletzungen

## Markenpiraterie: So minimieren Spediteure elementare Haftungsrisiken

von Rechtsanwalt Roman Kasten, Wiesbaden

Der Transport bzw. der Import schutzrechtsverletzender Waren (zum Beispiel Patent-, Marken-, Urheber- oder Geschmacksmusterrechte) birgt für Speditionsunternehmen enorme finanzielle Risiken. Erfahren Sie deshalb, wann Ihnen eine Haftung droht, und was Sie tun können, um die Haftung zu vermeiden.

### Zwei Arten der Haftung

Es gibt zwei Ansatzpunkte für Ihre Haftung: die verschuldensabhängige und die verschuldensunabhängige Haftung.

#### Verschuldensabhängige Haftung

Haben Sie als Spediteur Kenntnis, dass es sich um rechtsverletzende Ware handelt, haften Sie genauso wie der eigentliche Verletzer, da Ihnen die eigene Handlung als Unterstützung ausgelegt wird. Deshalb haften Sie hier auch auf Schadenersatz. Das hat der Bundesgerichtshof (BGH) in einer aktuellen Entscheidung erst wieder klargestellt (Urteil vom 17.9.2009, Az: Xa ZR 2/08; Abruf-Nr. 100685).

Der BGH geht sogar noch weiter: Für die „Versender-Haftung“ reicht es schon, wenn Sie „konkreten Anhaltspunkten“ nicht nachgehen und die Handlung des Verletzers somit „sehenden Auges“ unterstützen. Als solche Anhaltspunkte gelten Hinweise des Schutzrechtsinhabers oder der Zollbehörde. In einem solchen Fall müssen Sie sich also sachverständiger Hilfe bedienen, um eine Schutzrechtsverletzung auszuschließen, bevor Sie Ihrem Geschäft der Frachtverbringung weiter nachgehen.

#### Verschuldensunabhängige Haftung

Als wäre es damit nicht schon genug, droht Ihnen von Seiten der Gesetzgebung auch die Haftung, wenn Sie für eine Rechtsverletzung überhaupt nichts können. Solche Regelungen finden sich zum Beispiel im Patent- und im Markengesetz. Danach haftet jeder – unabhängig davon, ob er etwas dafür kann oder nicht – auf Unterlassung der Handlung und Beseitigung bzw. Vernichtung der Ware, soweit die Ware die Rechte Dritter verletzt.

### Wie soll Ihr Unternehmen gefälschte Ware erkennen?

Die Frage aller Fragen lautet wie folgt: Woher soll Ihr Unternehmen wissen, ob es sich tatsächlich um gefälschte Ware handelt oder nur um eine bloße Behauptung des Anspruchstellers? Tatsächlich klären

**Wichtig für:**  **Geschäftsführung**

**Aktuelle  
Entscheidung des  
Bundesgerichtshofs**

**Gefahren aus dem  
Marken- und dem  
Patentgesetz**

lässt sich das in der Regel nur durch Sachverständige oder mittels eines kostenaufwendigen Prozesses. Insoweit sehen Sie sich hier zwei widerstreitenden Interessen gegenüber:

- Stimmen Sie der Vernichtung nicht zu und es ist gefälschte Ware, setzen Sie sich einem kostenintensiven Prozess aus.
- Stimmen Sie der Vernichtung zu und es handelt sich tatsächlich nicht um gefälschte Ware, drohen erhebliche Schadenersatzansprüche des Absenders oder Empfängers.

**Von Dritten haben  
Sie keine Hilfe  
zu erwarten**

### **Spedition sitzt zwischen den Stühlen**

Sie sitzen also buchstäblich zwischen den Stühlen, und haben im Falle eines Falles auch wenig Hilfe von den anderen Beteiligten zu erwarten.

Der Absender wird Ihnen in solchen Fällen selten beistehen. Oft ist es sogar so, dass er abtaucht, wenn er erfährt, dass die Ware beschlagnahmt worden ist.

Der Empfänger dagegen wird regelmäßig behaupten, keine gefälschte Ware bestellt zu haben, bzw. dass ihm noch gar keine Rechte an der Ware zustehen.

### **Konsequenz für die Praxis**

Um sich in einer solchen schwierigen Gemengelage bestmöglich aus der Affaire zu ziehen, bzw. sich für den Fall der Fälle bestmöglich zu schützen, empfehlen wir Ihnen drei Dinge:

**Handlungs-  
maximen  
vorab festlegen**

#### **1. Treffen Sie eine Regelung mit dem Vertragspartner**

Versuchen Sie, mit Ihren jeweiligen Vertragspartnern vorher zu regeln, was im Falle einer Anspruchsstellung oder gar einer Beschlagnahme passieren soll, und unter welchen Bedingungen der Vernichtung zugestimmt werden soll.

**Ist das Risiko  
versichert?**

#### **2. Sprechen Sie mit der Versicherung**

Prüfen Sie Ihren eigenen Versicherungsschutz, ob eine etwaige – nicht grobfahrlässig begangene – Fehleinschätzung, die zu einem ungerechtfertigten Vernichtungsanspruch geführt hat, durch Ihre Verkehrshaftungsversicherung gedeckt ist. Wenn nicht, denken Sie über eine Deckungserweiterung für dieses Risiko nach.

#### **3. Bei Hinweisen sofort sachverständigen Rat einholen**

Bekommen Sie ernst zu nehmende Hinweise auf die schutzrechtsverletzende Eigenart der Ware, sollten Sie unverzüglich weitere Informationen einholen. Zum einen wird der Schutzrechtsinhaber hier oftmals nicht nur „behaupten“, sondern auch „beweisen“. Zum anderen kann man sich – insbesondere bei technischen Geräten – sachverständiger Hilfe bedienen.

Aktuelles Urteil

## Zeiten als Beifahrer: In diesen Fällen sind sie als Bereitschaftszeiten zu vergüten

von Rechtsanwalt Roman Kasten, Wiesbaden

Unter welchen Voraussetzungen müssen Sie Arbeitnehmern Zeiten, in denen sie nur Beifahrer waren, als Bereitschaftszeiten vergüten? Mit dieser Frage hat sich jüngst das Landesarbeitsgericht (LAG) Berlin-Brandenburg befasst.

**Wichtig für:**  **Geschäftsführung  
Personalabteilung**

### Der konkrete Fall

Der Mitarbeiter eines Frachtfuhrunternehmens war im sogenannten Werksverkehr eingesetzt gewesen. Auf den Fahrten waren überwiegend zwei, teilweise auch drei Fahrer im gleichen Lkw tätig, um sich für die teilweise 30-stündigen Fahrten entsprechend abzuwechseln. Vor dem LAG ging es vor allem um die Frage, ob die Zeiten des Beifahrers ebenso vergütungspflichtig sind wie die Zeiten als Fahrer.

Es ging also um die Auslegung von § 21a Absatz 3 Nummer 3 Arbeitszeitgesetz (ArbZG). Danach ist keine Arbeitszeit ... „für Arbeitnehmer, die sich beim Fahren abwechseln, die während der Fahrt neben dem Fahrer oder in einer Schlafkabine verbrachte Zeit“

**Wie ist § 21a  
Arbeitszeitgesetz  
auszulegen?**

### Die Leitsätze der Entscheidung des LAG Berlin

Das LAG sprach dem Fahrer eine Vergütung auch für die Bereitschaftszeiten zu und fasste seine Entscheidung in drei Leitsätzen zusammen (Urteil vom 4.2.2010, Az: 2 Sa 489/09 und 2 Sa 839/09; Abruf-Nr. 101708):

- Wechseln sich Berufskraftfahrer auf längeren Touren als Fahrer und Beifahrer ab, so sind die Zeiten als Beifahrer als Bereitschaftszeiten vergütungspflichtig.
- § 21a Absatz 3 Nummer 3 ArbZG steht dem nicht entgegen, da diese Vorschrift nur die „arbeitszeitschutzrechtliche“ Ausnahme dieser Zeiten von den Arbeitszeiten regelt. Sie enthält aber keine Regelungen über die Vergütungspflicht.
- Für Bereitschaftszeiten kann – individualrechtlich oder kollektivrechtlich – eine geringere Vergütung als für „Vollarbeitszeit“ vereinbart werden (Bundesarbeitsgericht [BAG], Urteil vom 12.3.2008, Az: 4 AZR 616/06). Ist dies nicht geschehen, sind sie wie Vollarbeitszeit zu vergüten.

**LAG: § 21a sagt  
über Vergütungspflicht nichts aus**

**Wichtig:** Das Urteil ist noch nicht rechtskräftig. Das LAG hat die Revision zum BAG zugelassen, weil es die Auslegung des § 21a

ArbZG für eine Frage grundsätzlicher Bedeutung hält. Ob der unterlegene Spediteur aber tatsächlich in die Revision geht, war zum Redaktionsschluss noch nicht bekannt.

#### **Die Auslegung des LAG von § 21 a Absatz 3 ArbZG**

**Keine Arbeitszeit ...**

Die Richter des LAG legen § 21a Absatz 3 Nummer 3 ArbZG so aus, dass diese Zeit zwar keine Arbeitszeit ist. Das bedeutet aber nicht, dass sie auch vergütungsfrei ist, im Gegenteil.

**... aber  
dennoch nicht  
vergütungsfrei**

Denn § 21a ArbZG regelt lediglich arbeitsschutzrechtliche Aspekte, nicht hingegen die Vergütungspflicht. Insoweit müssten allgemeine Grundsätze zur Vergütungspflicht herangezogen werden, so das LAG. Bereitschaftszeit als solche sei nämlich zu vergüten. Denn diese sei Arbeitszeit im Sinne der Richtlinie 93/104/EG des Rates über bestimmte Aspekte der Arbeitszeitgestaltung vom 23.11.1993. § 21a ArbZG diene der Umsetzung europarechtlicher Vorgaben hinsichtlich der Wettbewerbsfähigkeit und zur Verhinderung von Wettbewerbsverzerrungen. Hieraus könne nicht folgen, dass der Gesetzgeber bei Schaffung – des in seinem Wortlaut doch eigentlich eindeutigen Paragraphen – des § 21 a ArbZG auch eine Vergütungsfrage regeln wollte. Vielmehr sei diese Regelung ausschließlich arbeitsschutzrechtlich zu verstehen (Regelung der Höchstarbeitszeiten, etc.).

#### **Konsequenz für die Praxis**

Es bleibt abzuwarten, ob der Spediteur die Chance wahrnimmt und die Frage vom BAG endgültig klären lässt. Bis dahin müssen Sie sich darauf einstellen, dass Bereitschaftszeit vergütet werden muss.

#### **Geringere Vergütung für Bereitschaftszeit vereinbaren**

Sie haben also derzeit keine Möglichkeit, die Zahlung dem Grundsatz nach in Frage zu stellen. Was Sie aber tun können, ist, eine geringere Vergütung für Bereitschaftszeiten zu vereinbaren. Das hält das BAG für zulässig (Urteil vom 12.3.2008, Az: 4 AZR 616/06; Abruf-Nr. 101709).

**Manche Tarif-  
partner haben  
schon gehandelt**

**Wichtig:** Das muss allerdings zwischen Ihnen und Ihren Mitarbeitern vereinbart werden. Entsprechende Regelungen befinden sich bereits in mehreren Tarifverträgen, wie zum Beispiel dem für die gewerblichen Arbeitnehmer in der Speditions-, Logistik- und Transportwirtschaft Nordrhein-Westfalen.

**Unser Tipp:** Stellen Sie daher sicher, dass

- die Fälle der Bereitschaftszeit in Ihren Arbeitsverträgen individuell geregelt ist, oder
- Sie einer Tarifgemeinschaft angehören, die dies bereits geregelt hat.

Andernfalls laufen Sie Gefahr, für Bereitschaftszeiten 100 Prozent der vereinbarten Vergütung für Arbeitszeit leisten zu müssen.

Langzeitrisiko „Preisschlacht“ ist vermeidbar

## Transportkostencontrolling: Ein harter – aber notwendiger – Weg zu guten Preisen

von Stefanie Schulz, ANXO Management Consulting GmbH, Düsseldorf

Laderaum ist knapp, Transportkosten steigen. Dieses Gerücht geht wieder durch die Wirtschaft. Was Verlader verstimmt, freut die Transportdienstleister. Normalerweise steigt mit wachsendem Umsatz auch der Deckungsbeitrag und das Geschäft macht wieder Spaß – vor allem denjenigen, die ihre Kosten kennen. Daneben wird es aber selbst in besser werdenden Zeiten Transporteure geben, die ihr Geschäft jenseits der unternehmerischen „Spaßgrenze“ betreiben.

Unsere Empfehlung lautet deshalb: Seien Sie ehrlich zu sich. Schaffen Sie Kostentransparenz bzw. betreiben Sie Kostencontrolling. Das ist die Basis, um im Aufschwung bessere Preise zu erzielen oder auch in schlechten Zeiten Gewinne erwirtschaften zu können.

### Die Praxis-Erfahrung der Beraterin

Die Wahrnehmung in vielen Transportunternehmen sieht indes anders aus. Schuld an der schlechten wirtschaftlichen Situation des Betriebs sind andere – externe – Faktoren:

- Sich verschärfende Randbedingungen, wie zum Beispiel die massive Kraftstoffverteuerung.
- Ein steigender regulativer Eingriff durch die Politik.
- Sinkende Durchschnittsgeschwindigkeiten aufgrund zunehmender Verkehrsdichte.
- Ein ruinöser Preiskampf unter Wettbewerbern.

Aber bleiben wir ehrlich: Könnte es nicht auch daran liegen, dass manch ein Transportunternehmer die Augen vor der eigenen Kostenrealität verschließt und damit unaufrichtig mit sich selbst umgeht?

### Es fehlt an einem effektiven Transportcontrolling

Aus eigener Erfahrung weiß ich, dass es immer noch Unternehmen gibt, die kein leistungsfähiges und zeitnahes Transportcontrolling etabliert haben. Das Transportcontrolling vergleicht zum Beispiel kalkulierte Kilometer und Zeiten mit den tatsächlich gefahrenen Kilometern und der geleisteten Zeit. Folge: Man kann nach jeder Tour sagen, ob damit Geld verdient wurde. Wie ist es bei Ihnen?

- Kalkulieren Sie Touren nach, um mögliche Fehler zu erkennen und gegensteuern zu können?
- Wissen Sie, welche Auswirkungen in Euro und Cent die zunehmende Verkehrsdichte auf den Autobahnen für Ihre Touren hat?

**Wichtig für:**  **Geschäftsleitung  
Buchführung**

**Schuld sind  
immer die anderen**

**Kalkulieren Sie  
Touren nach?**

**Angebote unter  
Kosten führen  
in die Krise**

**Ohne Kostentransparenz droht die Preisspirale**

Wenn ein Transportunternehmer nur einen verschwommenen Eindruck von seinen Kosten und deren Entwicklung hat, läuft er Gefahr, Angebote abzugeben oder Verträge zu schließen, mit denen die Kosten nicht gedeckt werden können. Das mag kurz- und mittelfristig dank Quersubventionierung aus anderen Bereichen oder der Devise „Gürtel enger schnallen“ sogar positive Auswirkungen auf den Umsatz haben. Langfristig ist es höchst riskant.

- Es wird an Ausrüstung, Sicherheit und Qualifikation von Mitarbeitern gespart.
- Die Qualität der Dienstleistung wird schrittweise reduziert. Dienstleistungen mit geringer Qualität werden noch geringer bezahlt, usw.
- Dunkle Szenarien zeichnen sich ab, es gibt kaum ein Entrinnen aus dem Teufelskreis „Preisspirale“

**Das Erfolgsrezept: Einfache Regeln konsequent umsetzen**

**Sieben  
goldene Regeln**

Um den Teufelskreis zu durchbrechen, genügt es manchmal, einfache Regeln einzuhalten und konsequent im Geschäft umzusetzen.

1. Führen Sie genaue Fahrzeugdaten.
2. Werten Sie diese Fahrzeugdaten nach jeder Tour konsequent aus.
3. Gestehen Sie sich ein, dass mit einem Auftrag Geld verdient wurde oder auch nicht.
4. Beobachten Sie Leistungsdaten und Kosten genau.
5. Setzen Sie sich Toleranzgrenzen. Es geht nicht darum, nie wieder Touren anzunehmen, die nicht kostendeckend sind. Aber diese Entscheidung sollte auf Zahlen basieren und keine Überraschung nach dem Motto „wenn ich das gewusst hätte ...“ werden.
6. Schreiten Sie beherzt ein, wenn Ihre gesetzten Grenzen überschritten werden.
7. Seien Sie konsequent – jeden Tag wieder!



**So gelingt Ihnen die Umsetzung**

Die Umsetzung der sieben Regeln hört sich einfacher an als es in Wirklichkeit ist – ich weiß das. In den ersten Tagen und Wochen wird es mit der „Anfangseuphorie neuer Vorhaben im Rücken“ gut laufen. Insoweit gibt es da deutliche Parallelen zur Absicht „Ab jetzt Nichtraucher“. Die Schwierigkeit besteht darin, das operative Controlling auch nach der „Start-Ekstase“ durchzuhalten.

**Installieren  
Sie neutrale  
Kontrollinstanzen**

**Unser Tipp:** Hier hat es sich bewährt, Neutrale einzuschalten, die unbestechlich und unbeirrt an das Vorhaben erinnern. Dazu eignen sich Freunde, Bekannte oder auch Unternehmensberater. Wichtig ist, dass diese „Beauftragten“ nicht das Ergebnis werten. Ihr Job ist es „lediglich“, Sie daran zu erinnern, dass Sie entsprechende Zahlen bzw. Auswertungen erstellen, diese interpretieren und daraus im Zweifel Maßnahmen und Entscheidungen ableiten.



<b>Redaktion</b>	<b>Sie haben Fragen oder Anregungen zur Berichterstattung?</b> IWW-Institut, Redaktion „Wirtschaftsdienst Spedition, Transport & Logistik“, Max-Planck-Str. 7/9, 97082 Würzburg, Fax: 0931 418-3080, E-Mail: <a href="mailto:stl@iww.de">stl@iww.de</a> Oder rufen Sie die Redaktions-Hotline an: Telefon 0931 418-3075, Als Verlag ist uns individuelle Steuer- oder Rechtsberatung nicht erlaubt.
<b>Abonnentenbetreuung</b>	<b>Bei Fragen rund um das Abonnement</b> hilft Ihnen der IWW-Abonnenten-Service, Postfach 9161, 97091 Würzburg, Telefon: 0931 4170472, Fax: 0931 4170463, E-Mail: <a href="mailto:abo@iww.de">abo@iww.de</a> ; Bankverbindung: DataM-Services GmbH, Postbank Nürnberg, BLZ 760 100 85, Kto.-Nr. 7 13 98 57
<b>Online-Service myIWW</b> 	<b>Nutzen Sie Ihren persönlichen Informationsbereich im Internet:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>■ Online-Archiv Ihres Informationsdienstes</li><li>■ Arbeitshilfen (Musterformulierungen, Checklisten u.v.m.)</li><li>■ Quellenmaterial (Entscheidungen, BMF-Schreiben u.v.m.)</li></ul> Um „myIWW“ nutzen zu können, müssen Sie sich unter <a href="http://www.iww.de">www.iww.de</a> im Bereich „myIWW Login“ unter „Registrieren“ einmalig mit Ihrer Abonnenten-Nummer und der Postleitzahl Ihrer Lieferanschrift anmelden. Sie erhalten dann eine E-Mail mit Ihren Zugangsdaten. Rufen Sie an, wenn Sie Fragen haben oder Hilfe benötigen. Telefon: 0931 418-3070.
<b>Newsletter</b> 	<b>Tagesaktuelle Informationen</b> enthalten unsere kostenlosen Newsletter, zu denen Sie sich auf <a href="http://www.iww.de">www.iww.de</a> anmelden können: <ul style="list-style-type: none"><li>■ BGH-Entscheidungen</li><li>■ BFH-Entscheidungen</li><li>■ Steuern und Kapitalanlagen</li></ul>

## Impressum

<b>Herausgeber und Verlag</b>	Wirtschaftsdienst Spedition, Transport & Logistik (ISSN 1869-9774) IWW Institut für Wirtschaftspublizistik Verlag Steuern·Recht·Wirtschaft GmbH & Co. KG, Max-Planck-Str. 7/9, 97082 Würzburg, ein Unternehmen der Vogel Medien Gruppe, Telefon: 0931 418-3070, Fax: 0931 418-3080, E-Mail: <a href="mailto:iww-wuerzburg@iww.de">iww-wuerzburg@iww.de</a> , Internet: <a href="http://www.iww.de">www.iww.de</a>
<b>Redaktion</b>	RA Norbert Rettner (Chefredakteur); Dipl.-Vw. Günter Göbel (stellv. Chefredakteur, verantwortlich)
<b>Schriftleiterin</b>	Rechtsanwältin Inka Pichler, Wiesbaden
<b>Ständige Autoren</b>	Stefanie Schulz, Unternehmensberaterin, Düsseldorf, Jochen Oehlschläger, StB, Wiesbaden
<b>Bezugsbedingungen</b>	Der Informationsdienst erscheint monatlich. Der Jahresbezugspreis beträgt 189 EUR inklusive Porto, Versand und Umsatzsteuer. Das Abonnement ist jederzeit zum Quartalsende kündbar. Zu viel gezahlte Jahresbeträge werden erstattet.
<b>Hinweise</b>	Alle Rechte am Inhalt liegen beim Verlag. Nachdruck und jede Form der Wiedergabe auch in anderen Medien sind selbst auszugsweise nur nach schriftlicher Zustimmung des Verlages erlaubt. Der Inhalt des Informationsdienstes ist nach bestem Wissen und Kenntnisstand erstellt worden. Die Komplexität und der ständige Wandel der Rechtsmaterie machen es notwendig, Haftung und Gewähr auszuschließen.
<b>Druck</b>	Rademann GmbH, Lüdinghausen