

Anwaltskanzlei Grimme & Partner

NEWSLETTER #1/2026



„Nicht müde werden,
sondern dem Wunder
leise
wie einem Vogel
die Hand hinhalten.“

(Hilde Domin)

Aus dem Inhalt:

Wenn die (Ladungs-) Diebe gleich
mehrfach kommen...?

von Benjamin Grimme

Seite 2

Schlagworte: qualifiziertes Verschulden, Ladungsdiebstahl, unbewachte Parkplätze, Planenaufleger, Art. 29 CMR, Art. 23 CMR, § 435 HGB, Landgericht Regensburg, Urteil vom 04.03.2026, Az. 1 HK O 1849/25; Landgericht Regensburg, Urteil vom 12.11.2025, Az. 1 HKO 216/25, Landgericht Düsseldorf, Urteil vom 20.02.2026, Az. 35 U 11/25)

Wann ist „demnächst“?

von Angela Schütte

Seite 4

Schlagworte: Klage „demnächst“ zugestellt, Verjährung, § 167 ZPO, § 439 HGB

Vollständiger Anspruchsübergang auf
Transportversicherer auch im Fall nicht
vollständigen Schadensausgleichs wegen
beschränkter Deckung

von Frank Geissler

Seite 6

Schlagworte: §§ 425 ff, 431 HGB, § 398 BGB, § 86 VVG, Frachtvertrag, Assekurateur, Anspruchsübergang, Quotenvorrecht Versicherungsnehmer, Differenztheorie

Fallstricke bei Frachtaufträgen

von Folkert Baars

Seite 8

Schlagworte: Kündigung des Frachtauftrages durch den Absender; § 415 Absatz 2 HGB gewährt ein Wahlrecht: entweder Ersatz der vereinbarten Fracht abzgl. ersparter Aufwendungen oder 1/3 der vereinbarten Fracht (= sog. Fautfracht); Abdingbarkeit des § 415 HGB; Wirksamkeit einer Gerichtsstandsklausel

Ihre Ansprechpartner

Seite 12

Wenn die (Ladungs-) Diebe gleich mehrfach kommen...?

Ladungsdiebstähle auf unbewachten Autobahnparkplätzen verursachen unverändert erhebliche Kosten.

Bei der Regressierung entsprechender Schäden durch die Transportversicherer stellt sich regelmäßig die Frage, ob dem Frachtführer ein qualifiziertes Verschulden vorzuwerfen ist (?).

Aktuell sind zu dieser Frage Entscheidungen des Landgerichts Regensburg und des Landgerichts Düsseldorf ergangen, welche sich in der Begründung wechselseitig ausschließen.

Dem (jeweils) zu beurteilenden Sachverhalt vorgenannter Entscheidungen war gemein, dass Absender / Frachtführer miteinander in ständiger Geschäftsbeziehung zueinander standen und es auf den jeweiligen Destinationen (von Spanien nach Deutschland bzw. von Deutschland nach England) bereits vor den zur Entscheidung stehenden Schäden, durch Ladungsdiebstähle aus Planenaufliegern, abgestellt jeweils auf unbewachten Parkplätzen in der Grenzregion Spanien / Frankreich bzw. in England, zu einschlägigen Vorschäden gekommen ist.

D.h., den Frachtführern schon deshalb bekannt war, dass sie hochwertige und diebstahlsgefährdete Güter (Schuhe bzw. Zigarettenpapier) befördern.

Hinsichtlich zweier weiterer einschlägiger Schäden hat das Landgericht Regensburg mit Urteilen vom 12.11.2025, Az. 1 HKO 216/25, und 04.03.2026, Az.

1 HK O 1849/25, ein qualifiziertes Verschulden mit der Begründung angenommen, dass beweispflichtig für ein qualifiziertes Verschulden zwar grundsätzlich die Klägerin ist.

Ein qualifiziertes Verschulden der Beklagten - jedoch in Ermangelung substantiierter entgegenstehender Darlegungen der Beklagten - zu vermuten wäre, *wenn der Klagevortrag qualifiziertes Verschulden nahelegt und sich Anhaltspunkte aus dem unstreitigen Sachverhalt ergeben*. Um - unter Verweis auf die gerichtsbekannten einschlägigen Vorschäden – auszuführen:

Jedenfalls nach diesen Vorfällen wäre es der Beklagten zugekommen, eine Wiederholung solchen Ladungsverlustes durch geeignete Vorkehrungen - etwa Zwischenhalten nur an „sicheren“ Orten - zu verhindern; das Fehlen solcher Vorkehrungen bzw. deren Nichteinhaltung ist angesichts der beiden früheren Fälle als Leichtfertigkeit der Beklagten zu werden.

Demgegenüber hat das Landgericht Düsseldorf ein qualifiziertes Verschulden des Frachtführers mit folgender Begründung abgelehnt:

Es ist Sache des Auftraggebers, dem Frachtführer durch klare Angaben im Frachtauftrag die objektiv gegebene besondere Gefahrenlage bei der Durchführung des Transports zu verdeutlichen.

Und weiter:

Entgegen der Auffassung der Klägerin, kann der Einsatz eines zweiten Fahrers oder eine elektronischen Diebstahlssicherung nur dann gefordert werden, wenn dies zwischen den Parteien speziell vertraglich vereinbart worden ist. Dasselbe gilt für eine Disposition, die Ruhepausen des Fahrers nicht erforderlich macht.

Unter Verweis auf die Entscheidung des BGH vom 01.07.2020, Az. I ZR 176/08.

Der BGH mit vorgenannter Entscheidung ein qualifiziertes Verschulden des Frachtführers (indes) mit der Begründung abgelehnt hat:

Die Beklagte hat aber unstreitig keine positive Kenntnis von der objektiv gegebenen Gefahrenlage.

Die Entscheidung des Landgerichts Düsseldorf erscheint daher auch als unrichtig.

Da bei einschlägigen Vorschäden und damit einhergehender Kenntnis des Frachtführers der zu befördernden Güter, deren Wertes, deren Diebstahlsgefährdung und der Gefahr von Ladungsdiebstählen auf eben der gleichen Beförderungsstrecke, tatsächlich *positive Kenntnis von der objektiv gegebenen Gefahrenlage* - mit den Entscheidung des Landgerichts Regensburg - anzunehmen ist.

Unter weitergehende Berücksichtigung, dass *grundsätzlich... jeder Absender darauf vertrauen (darf), dass der Frachtführer als Transportfachmann, der die gebotenen Schutzmaßnahmen kennt, die vereinbarte Leistung vertragsgemäß erbringt und den für ihn ersichtlichen Gefahren Rechnung trägt* (vgl. Koller: Transportrecht, § 435 HGB, Rz. 19 die, m. w. N.). Korrespondierend (auch) der Verpflichtung des Frachtführers der Verpflichtung des Frachtführers nach 3.3 ADSp 2017.

Und berücksichtigend, dass es die (freie) Entscheidung des Frachtführers ist, ob er nach einschlägigen Vorschäden die Beförderungen unverändert (mit einem bloßen Planenaufleger bei bekannter Diebstahlsgefährdung) fortsetzt (bei regelmäßig gleichen Kosten von Planen- / Kastenauflegern). Oder aber zukünftige Beförderungen ablehnt oder aber, unter Implementierung weitergehender Sicherheitsvorkehrungen, nur gegen erhöhte Fracht durchführt.

Benjamin Grimme
Rechtsanwalt

Schlagworte: qualifiziertes Verschulden, Ladungsdiebstahl, unbewachte Parkplätze, Planenaufleger, Art. 29 CMR, Art. 23 CMR, § 435 HGB, Landgericht Regensburg, Urteil vom 04.03.2026, Az. 1 HK O 1849/25; Landgericht Regensburg, Urteil vom 12.11.2025, Az. 1 HKO 216/25, Landgericht Düsseldorf, Urteil vom 20.02.2026, Az. 35 U 11/25)

Wann ist „demnächst“?

Mit Urteil des Amtsgericht Fürth, 340 C 135 / 25, hat das Gericht die Klage der Klägerin abgewiesen.

Der Klage lag folgender Sachverhalt zugrunde:

Die Klägerin beehrte von der Beklagten mit Klageformblatt für das europäische Verfahren für geringfügige Forderungen die Bezahlung von Frachtausprüchen.

Die Beklagte hatte die österreichische Klägerin mit der Durchführung zweier in-nerdeutscher Transporte im März 2024 beauftragt. Zu dem zweiten Transport waren die Sendungsgüter am 19. März 2024 abgeliefert worden.

Nach Ablieferung erstellte und versandte die Klägerin die Rechnungen für die Transporte. Den Rechnungen wurden keine Ablieferbelege oder sonstige Nachweise der Ablieferung hinzugefügt.

Die Beklagte verweigerte vorgerichtlich die Zahlung mit dem Hinweis, dass die Lieferscheine hinsichtlich der Entladung fehlen würden.

Die Klägerin übermittelte der Beklagten alle ihr vorliegenden Unterlagen. Einen Lieferschein gab es jedoch nicht.

Die Klägerin mahnte aufgrund der weiteren Nichtzahlung die Frachten auch anwaltlich an.

Im Klageverfahren verteidigte sich die Beklagte weitestgehend damit, dass die Forderungen verjährt seien. Im Übrigen sei die Klageforderung durch das einge-

reichte Formblatt nicht hinreichend individualisiert und die Klägerin habe der Beklagten die zugehörigen Ablieferrachweise vorzulegen sowie dass die Rechnungen nicht ordnungsgemäß auf die Beklagte aufgemacht worden seien.

Das Klageformblatt vom 29. Januar 2025 war am 6. Februar 2025 beim Amtsgericht Fürth eingegangen. Mit Beschluss vom 12. Februar 2025 setzte das Amtsgericht Fürth den Streitwert fest und der Beschluss wurde der Klägerin am 14. Februar 2025 übersandt und zeitgleich der Kostenvorschuss angefordert.

Die Klägerin teilte dem Amtsgericht mit E-Mail vom 27. Februar 2025 mit, dass sie nicht wisse, worum es hier gehe und ihr sei auch kein Verfahren bekannt.

Mit Schreiben vom 20. März 2025 teilte das Amtsgericht Fürth mit, dass die klägerischen Prozessbevollmächtigten Klage eingereicht haben und eine Zustellung der Klage an die Beklagte bislang nicht erfolgt sei, da der Vorschuss von Seiten der Klägerin einzubezahlen sei.

Am 13. Mai 2025 ging sodann der angeforderte Vorschuss bei der Landesjustizkasse ein und die Klage wurde der Beklagten am 22. Mai 2025 zugestellt.

Das Amtsgericht wies die Klage ab.

Das Amtsgericht sah sich als international und örtlich zuständig an.

Die internationale Zuständigkeit folgt aus Art. 4 Abs. 1 der Verordnung (EU) Nr. 1215/2012. Die Beklagte hat ihren Sitz in Deutschland.

Örtlich war das Amtsgericht Fürth gemäß § 29 ZPO zuständig da die Sendungsgüter jeweils in Fürth abzuliefern waren.

Auf den streitgegenständlichen Vertrag findet deutsches Recht Anwendung.

Die Parteien hatten hinsichtlich der Beförderung der Güter keine Rechtswahl getroffen, sodass das Recht des Staates anzuwenden ist, in dem der Beförderer seinen gewöhnlichen Aufenthalt hat, sofern sich in diesem Staat auch der Übernahmeort oder der Ablieferungsort oder der gewöhnliche Aufenthalt des Absenders befindet, Art. 5 Abs. 1 S. 1 der Verordnung (EG) Nr. 593/2008.

Die Parteien hatten keine Rechtswahl getroffen.

Die Klägerin als Beförderer hat ihren Sitz in Österreich und liegen sowohl Übernahmeort als auch Ablieferungsort als auch der gewöhnliche Aufenthalt des Absenders in Deutschland, sodass Art. 5 Abs. 1 S. 1 Rom-I-VO keine Anwendung findet. Sind die Voraussetzungen des Art. 5 Abs. 1 S. 1 Rom-I-VO nicht erfüllt, so ist das Recht des Staates des von den Parteien vereinbarten Ablieferungsort anzuwenden, Art. 5 Abs. 1 S. 1 Rom-I-VO. Ablieferort war Fürth, sodass im Ergebnis deutsches Recht zur Anwendung kommt.

Die Klägerin kann von der Beklagten keine Zahlung verlangen, denn die Forderung der Klägerin ist verjährt.

Für die klägerische Forderung gilt die Verjährungsfrist des § 439 Abs. 1 HGB. Danach verjähren Ansprüche aus Beförderung in einem Jahr.

Das Gut für den letzten Transportauftrag wurde am 19. März 2024 abgeliefert, sodass die Verjährungsfrist am 19. März 2025 endete.

Die Verjährung war nicht durch die rechtzeitige Einreichung des Klageformblatts gehemmt.

Denn soll durch die Zustellung eine Frist gewahrt oder die Verjährung neu beginnen oder nach § 204 oder § 204a BGB gehemmt werden, tritt diese Wirkung bereits mit Eingang des Antrags oder der Erklärung ein, wenn die Zustellung „demnächst“, § 167 ZPO erfolgt. Dies war streitgegenständlich nicht der Fall.

Das Merkmal „demnächst“ des § 167 ZPO ist nur erfüllt, wenn sich die der Partei zuzurechnenden Verzögerungen in einem hinnehmbaren Rahmen halten (BGH, Urteil vom 29.09.2017, V ZR 103/16).

Dabei wird eine Zustellungsverzögerung von bis zu 14 Tagen regelmäßig hingenommen, um eine Überforderung des Klägers sicher auszuschließen.

Dies gilt für sämtliche Fallgruppen, sodass auch die Einzahlung des Gerichtskostenvorschusses bei der Berechnung der noch hinnehmbaren Verzögerungen von 14 Tagen nicht auf die Zeitspanne zwischen der Aufforderung zur Einzahlung der Gerichtskosten und deren Eingang bei der Gerichtskasse, sondern darauf abgestellt wird, um wie viele Tage sich der ohnehin erforderliche Zeitraum infolge der Nachlässigkeit des Klägers verzögert hat.

Wenn eine Klage bereits vor Ablauf einer durch Zustellung zu wahren Frist eingereicht worden ist, die Zustellung der Klage aber erst nach Ablauf der Frist erfolgt ist, werden bis zum Fristablauf eingetretene Versäumnisse nicht in den Zeitraum der hinnehmbaren Verzögerung von 14 Tagen mit einberechnet.

Das Klageformblatt ging am 6. Februar 2025 bei Gericht ein. Am 19. März 2025 endete die Verjährungsfrist. Bis dahin eingetretene Versäumnisse sind nicht mit einzurechnen. Allerdings hatte das Amtsgericht zu diesem Zeitpunkt bereits ein Kostenvorschuss angefordert, was der Klägerin gemäß ihrer E-Mail auch bekannt war.

Das Gericht hatte sodann mit weiterem Schreiben nochmals auf den einzuzahlenden Vorschuss hingewiesen. Der Vorschuss ging allerdings erst am 13. Mai 2025 bei der Landesjustizkasse ein und wurde die Klage erst am 22. Mai 2025 zugestellt.

Obwohl das Schreiben mit der Anforderung des Vorschusses sowohl der Klägerin als auch deren Prozessbevollmächtigten erreichte, erfolgte seitens Klägerseite keine weitere Reaktion.

Eine Reaktion erfolgte erst mit Einzahlung der Gerichtskosten. Die der Partei zuzurechnende Verzögerung besteht darin, dass sie weder den Vorschuss in angemessener Frist einbezahlt noch sich in sonstiger Weise zu den Sachverhalt nach Erhalt des Schreibens vom 20. März 2025 geäußert hat. Die der Partei zuzurechnende Verzögerung beträgt damit auch unter Berücksichtigung der Postlaufzeit nach Österreich und einer

Erledigungsfrist von ca. einer Woche offensichtlich deutlich mehr als 14 Tage. Die Forderung der Klägerin war somit als verjährt abzuweisen.

Die Nebenforderungen teilten das Schicksal der Hauptforderung.

Angela Schütte
Rechtsanwältin
Fachanwältin für Transport-
und Speditionsrecht
Fachanwältin für Versicherungsrecht

Schlagworte: Klage „demnächst“ zugestellt, Verjährung, § 167 ZPO, § 439 HGB

Vollständiger Anspruchsübergang auf Transportversicherer auch im Fall nicht vollständigen Schadensausgleichs wegen beschränkter Deckung

Das Landgericht (LG) Mannheim hatte kürzlich im Regressprozess eines Assekuradeurs gegen einen Frachtführer über dessen Einwand eines mangelnden Anspruchsübergangs wegen Quotenvorrechts der Versicherungsnehmerin (VN) zu befinden.

Im zugrundeliegenden Fall hatte die VN der Klägerin den beklagten Frachtführer zu fixen Kosten mit der Beförderung von 1.448 Kartons Pflegemasken in einem Container von deren Verkäuferin in China zu deren Geschäftssitz in Bad Pyrmont beauftragt. Hiervon war ein Anteil von 936.000 Verkaufseinheiten für die Firma A in Deutschland und ein Anteil von 400.800 Verkaufseinheiten für die

Schwestergesellschaft der VN in Spanien bestimmt. Die Ware hatte ein Gesamtgewicht von 20.795,6 kg.

Der Container wurde von China nach Deutschland per Zug transportiert. Er kam an der Entladestelle in Duisburg/Deutschland am 01.12.2023 an und sollte nach Bad Pyrmont weitertransportiert werden. Der Container wurde von dem von der Beklagten beauftragten Subunternehmer noch an diesem Tag aufgenommen, kam jedoch an der vereinbarten Entladestelle nicht an, da dieser am 03.12.2023 von unbekannten Tätern entwendet worden war.

Die Klägerin hat auf den reinen Warenschaden, der laut eingeholtem Gutachten EUR 234.000,00 betragen habe, die vertraglich vereinbarte Versicherungssumme in Höhe von EUR 200.000,00 gezahlt. Der regulierte Betrag lag innerhalb der Regelhaftung nach § 431 HGB von EUR 213.069,63. Sie macht diesen Betrag aus übergegangenem Recht sowie in Prozessstandschaft der hinter der Police stehenden Versicherer gegenüber der Beklagten geltend.

Die Beklagte hat einen Anspruchsübergang auf die Versicherer durch Übersendung der Schadensunterlagen an den Versicherungsmakler bestritten.

Sie hat ferner eingewandt, dieser scheitere an § 86 Abs. 1 S.2 VVG, da dieser nicht zu Lasten der VN erfolgen dürfe. Es greife zu deren Gunsten das Quotenvorrecht, da der Gesamtschaden, wie ihn die VN selbst auch mit Anwaltsschreiben in Höhe von rund EUR 560.000,00 gegenüber der Beklagten geltend gemacht habe, hierüber hinausgehen würde und

diese damit nicht ihren vollen Schaden erstattet erhalten würde.

Das LG Mannheim lehnt in seinem Urteil vom 13.11.2025 (Az. 23 O 31/24) diese Auffassung als unzutreffend ab:

Vorliegend sei kein Fall des Quotenvorrechts entsprechend der Differenztheorie des Bundesgerichtshofs gegeben. Es liege hier weder eine Teilleistung der Klägerin bzw. der Versicherer vor, noch sei der Ersatzanspruch gegenüber dem Schädiger begrenzt.

Allenfalls käme hinsichtlich einer Begrenzung hier die gesetzliche Haftungshöchstgrenze nach § 431 HGB in Frage. Es könne aber letztlich dahinstehen, ob hier ein qualifiziertes Verschulden des Frachtführers vorliege und der Ersatzanspruch der VN gekürzt sei. Denn auch in diesem Fall wäre lediglich einer der beiden Ansprüche gekürzt. Die Klägerin habe die volle vertragliche Versicherungsleistung erbracht. Es sei eine Deckungssumme von EUR 200.000,00 vereinbart gewesen und diese vollumfänglich auf den Warenschaden ausgezahlt worden. Eine Kürzung nach § 431 HGB habe insofern nicht stattgefunden, da auch nach den Angaben der Beklagten die Haftungshöchstsumme nach § 431 HGB über der vertraglich geschuldeten Versicherungssumme lag.

Die VN sei dabei immer noch in der Lage, ihren restlichen Schadenersatzanspruch gegenüber dem Schädiger geltend zu machen. Ein praktisch relevanter Konflikt hinsichtlich des Umfangs des Forderungsübergangs entstehe aber nur, wenn sowohl der Ersatzanspruch gegenüber dem Schädiger, als auch die Leistung des Versicherers geringer

seien als der dem Versicherungsnehmer entstandene Schaden (Prölss/Martin/Armbrüster VVG § 86 Rn. 46; Ebert/Segger VersR 2001, 143; missverständlich OLG Koblenz VersR 2010, 1493 (1494)).

Dieser Fall liege hier aber nicht vor.

Zugleich ergebe sich aus der von der Beklagten vorgelegten E-Mail des Rechtsanwalts der VN, dass diese mit dem Übergang des Schadensersatzanspruchs auf die Klägerin in Höhe von EUR 200.000,00 einverstanden sei und ihre Forderung entsprechend reduziert habe.

Frank Geissler
Rechtsanwalt
Fachanwalt für Transport-
und Speditionsrecht
Fachanwalt für Versicherungsrecht

Schlagworte: §§ 425 ff, 431 HGB, § 398 BGB, § 86 VVG, Frachtvertrag, Assekurateur, Anspruch-übergang, Quotenvorrecht Versicherungsnehmer, Differenztheorie

Fallstricke bei Frachtaufträgen

In der Praxis kommt es immer wieder vor, dass Absender, mit denen der Frachtführer einen wirksamen Frachtvertrag geschlossen hat, kurz vor dem vereinbarten Ladetermin den Auftrag stornieren, ohne dass der Grund für die Kündigung von dem Frachtführer verursacht wurde oder in seinem Risikobereich liegt.

Nach § 415 Abs. 1 HGB kann der Absender den Frachtvertrag jederzeit kündigen.

Nach § 415 Abs. 2 HGB hat der Frachtführer in diesem Fall ein Wahlrecht.

Er kann vom Absender

- entweder die vereinbarte Fracht, ein etwaiges vereinbartes und entstandenes Standgeld sowie die zu ersetzenden Aufwendungen verlangen, muss sich aber im Gegenzug ersparte Aufwendungen oder andere Aufträge, die er stattdessen annimmt oder böswillig nicht annimmt, anrechnen lassen

- oder ein Drittel der vereinbarten Fracht verlangen (*die sogenannte Fautfracht*).

Beruhet die Kündigung hingegen auf Gründen, die dem Risikobereich des Frachtführers zuzurechnen sind, so entfällt sowohl der Anspruch des Frachtführers auf die Fautfracht als auch - soweit die Beförderung für den Absender nicht mehr von Interesse ist - der Anspruch des Frachtführers auf die vereinbarte Fracht.

Für den Fall, in dem die Kündigung des Frachtvertrages durch den Absender nicht dem Risikobereich des Frachtführers zuzurechnen ist, stellt sich die Frage, inwieweit sich der Frachtführer ersparte Aufwendungen anrechnen lassen muss, wenn er sein Wahlrecht dahingehend ausübt, dass er Ersatz der vereinbarten Fracht wählt.

Der BGH hat in seinem Urteil vom 01.08.2023, Az. X ZR 118/22 bezüglich

einer nach § 648 BGB möglichen Kündigung eines Werkvertrages durch den Auftraggeber entschieden, dass ersparte Aufwendungen solche sind, die der Unternehmer ohne die Kündigung gehabt hätte und die er infolge der Kündigung nun nicht mehr tätigen muss. Dabei komme es nicht darauf an, ob der Werkunternehmer die in Rede stehenden Aufwendungen in seine Preiskalkulation einbezogen hat oder ob er diese in seiner Kalkulation gegenüber dem Besteller offengelegt hat. Die Regelung auf Zahlung der vereinbarten Vergütung unter Anrechnung von ersparten Aufwendungen diene dem Zweck, im Falle der Kündigung ohne besonderen Grund einen ausgewogenen Ausgleich der widerstreitenden Interessen zu gewährleisten. Zu diesem Interessenausgleich gehöre es, einerseits den Werkunternehmer vor Nachteilen, die ihm aufgrund der Kündigung entstehen, zu bewahren. Umgekehrt sei es aber inkonsequent, wenn der Werkunternehmer aufgrund der Kündigung einen Vorteil erlangen könnte, der ihm bei Erfüllung des Vertrages nicht entstanden wäre. Vor diesem Hintergrund müsse sich der Unternehmer Aufwendungen, die ihm bei der Erfüllung des Vertrags entstanden wären und die aufgrund der Kündigung nicht angefallen sind, anrechnen lassen, und zwar unabhängig davon, ob und in welcher Weise er sie in seine Preiskalkulation einbezogen habe.

Die Frage von ersparten Aufwendungen ist daher sehr oft Gegenstand von rechtlichen Auseinandersetzungen, weil der Frachtführer im konkreten Fall die ersparten Aufwendungen darlegen und beweisen muss und ihm dieses oftmals nicht möglich ist.

Auf ersparte Aufwendungen des Frachtführers kommt es hingegen nicht an, wenn der Frachtführer anstatt des Anspruches auf die vereinbarte Fracht, den Anspruch auf die Fautfracht im Sinne des § 425 Abs. 2 Ziff. 2 HGB wählt.

Die Fautfracht kann der Frachtführer stets verlangen, wenn der Absender den Frachtvertrag aus Gründen kündigt, die nicht dem Risikobereich des Frachtführers zuzurechnen sind.

Was allerdings vielfach übersehen wird, ist, dass § 415 Abs. 2 HGB vertraglich abgeändert und sogar ausgeschlossen werden kann. Dieses ist auch durch Allgemeine Geschäftsbedingungen (=AGB) möglich.

Die Möglichkeit des vertraglichen Ausschlusses des § 415 Abs. 2 HGB stellt für den Frachtführer eine erhebliche Gefahr dar, wenn in den Auftrag des Absenders an den Frachtführer die AGB des Absenders einbezogen werden und in diesen AGB geregelt ist, dass Ansprüche des Frachtführers aus § 415 Abs. 2 HGB ausgeschlossen sind und der Frachtführer diesen AGB bei Auftragserteilung nicht widerspricht. Vielfach werden im Tagesgeschäft die Allgemeine Geschäftsbedingungen des Auftraggebers nicht sorgfältig gelesen, so dass eine solche Ausschlussklausel dabei leicht übersehen wird.

Dies hat für den Frachtführer fatale Folgen, wenn er übersehen hat, mit seinem Unterfrachtführer ebenfalls einen entsprechenden Ausschluss zu vereinbaren, weil er dann im Falle der Kündigung des Vertrages durch den Absender zum einen noch nicht einmal

die Fautfracht beanspruchen kann, andererseits aber einem Anspruch des von ihm beauftragten Unterfrachtführers ausgesetzt ist, entweder an diesen die vereinbarte Fracht unter Anrechnung der ersparten Aufwendungen oder die Fautfracht zu bezahlen.

In diesem Fall wird der beauftragte Frachtführer also gleich zweimal geschädigt, einerseits erhält aufgrund des Ausschlusses des § 415 Abs. 2 HGB von seinem Auftraggeber weder die vereinbarte Fracht unter Anrechnung der ersparten Aufwendungen noch die Fautfracht, andererseits muss er dann auch noch an seinen Unterfrachtführer entweder die mit diesem vereinbarte Fracht - unter Anrechnung der ersparten Aufwendungen - oder die Fautfracht bezahlen.

Demzufolge muss der Frachtführer, um einen solchen Nachteil zu vermeiden, entweder der vom Absender gewünschten Ausschlussklausel bei Auftragserteilung sofort widersprechen oder seinerseits mit dem von ihm beauftragten Unterfrachtführer eine gleichlautende Klausel vereinbaren.

Ein weiteres Problem stellt in der Praxis die Vereinbarung von Gerichtsstandsklauseln dar.

Oftmals beabsichtigt der Frachtführer durch Vereinbarung seiner AGB und einer darin enthaltenen Gerichtsstandsklausel eine Möglichkeit zu schaffen, seine Klage gegen den Absender am Sitz der Hauptniederlassung des Frachtführer einzureichen.

Sofern es in Gerichtsstandsklauseln heißt, dass „ausschließlicher“ Gerichts-

stand der Ort der Niederlassung des Frachtführers“ ist, kann eine solche Ausschlussklausel im Einzelfall bereits zwingendem Recht widersprechen. Dies ist zum Beispiel der Fall, wenn der Auftrag des Absenders an den Frachtführer einen grenzüberschreitenden Straßengütertransport zum Gegenstand hat. Eine solche Ausschlussklausel ist nach Art. 31 CMR unwirksam (OLG Hamm, Urteil vom 16.12.2024, Az. 18 U 179/23).

Es empfiehlt sich daher grundsätzlich, einen Gerichtsstand nicht als ausschließlichen Gerichtsstand zu vereinbaren, sondern als zusätzlichen Gerichtsstand.

Allerdings muss beachtet werden, dass eine solche Gerichtsstandsklausel nicht zu unbestimmt ist; denn Zweifel bei der Auslegung Allgemeiner Geschäftsbedingungen gehen nach § 305 c Abs. 2 BGB zu Lasten des Verwenders.

Wenn es z.B. in den Geschäftsbedingungen des Frachtführers heißt: *„Gerichtsstand ist Hamburg“*, ist für die Zuständigkeit von Klagen, die in den sachlichen Zuständigkeitsbereich der Amtsgerichte fallen (*also für Klagen bis zu einem Streitwert in Höhe von 10.000 EUR*) dem Wortlaut nach nicht geregelt, welches Amtsgericht in Hamburg hiernach örtlich zuständig sein soll.

Nach der Rechtsansicht des Amtsgerichtes Hamburg ist eine Gerichtsstandsklausel, die einen Ort abweichend vom Geschäftssitz des Verwenders bestimmt, zwar *per se* nicht unangemessen, wenn der Verwender hieran ein berechtigtes Interesse hat oder der Gegner keine einschneidenden

Nachteile erleidet. Allerdings müsse die Klausel dann aber bestimmt genug sein. Eine Großstadt, wie Hamburg, habe mehrere Amtsgerichte. Wenn das zuständige Amtsgericht in der Gerichtsstandsklausel nicht bestimmt genug bezeichnet sei und sich dieses auch nicht durch Auslegung ermitteln lasse, sei eine solche Gerichtsstandsklausel zu unbestimmt und damit unwirksam (Urteil des Amtsgerichtes Hamburg vom 26.01.2017, Az. 25 b C 59/16 mit Verweis auf den nicht veröffentlichten Beschluss des Hanseatischen Oberlandesgerichtes vom 06.01.2017, Az. 6 HR 56/16).

Für die örtliche Zuständigkeit des Landgerichtes Hamburg (*also für Streitwerte ab 10.001,00 EUR*) sei die Klausel hingegen bestimmt genug, weil es in Hamburg nur ein Landgericht gäbe.

Allerdings steht dieser Rechtsansicht des Amtsgerichtes Hamburg der Beschluss des BGH vom 24.07.1996, Az. X ARZ 683/96, entgegen.

In diesem Beschluss hatte der BGH entschieden, dass es nicht darauf ankomme, dass in der dort zur Überprüfung durch den BGH anstehenden Gerichtsstandsklausel „Gerichtsstand ist München“ nicht das Landgericht München I oder das Landgericht München II genannt ist. Wenn München als Gerichtsstand vereinbart sei, sei dies von seinem Sinngehalt eindeutig. Es sei das für das Gemeindegebiet der Landeshauptstadt München örtlich zuständige Gericht

gemeint, mithin das Amtsgericht München oder das Landgericht München I, nicht aber das zwar in München ansässige, aber nicht für das Gemeindegebiet zuständige Landgericht München II.

Dennoch empfiehlt es sich, in Gerichtsstandsvereinbarungen zum einen keinen ausschließlichen Gerichtsstand zu vereinbaren, zum anderen den Gerichtsbezirk, auf den sich die Gerichtsstandsvereinbarung beziehen soll, zu konkretisieren, z.B. „Gerichtsstand ist Hamburg-Altona“ oder „Gerichtsstand ist Hamburg-Mitte“.

Folkert Baars
Rechtsanwalt

Schlagworte: Kündigung des Frachtauftrages durch den Absender; § 415 Absatz 2 HGB gewährt ein Wahlrecht: entweder Ersatz der vereinbarten Fracht abzgl. ersparter Aufwendungen oder 1/3 der vereinbarten Fracht (= sog. Fautfracht); Abdingbarkeit des § 415 HGB; Wirksamkeit einer Gerichtsstandsklausel

Ihre Ansprechpartner:

Benjamin Grimme:
b.grimme@grimme-partner.com

Angela Schütte:
a.schuette@grimme-partner.com

Frank Geissler:
f.geissler@grimme-partner.com

Folkert Baars:
f.baars@grimme-partner.com

Grimme & Partner,
Neumühlen 9, 22763 Hamburg
Tel.: +49 40 32 57 87 70
Fax: +49 40 32 57 87 99
www.grimme-partner.com



Auf Anfrage stellen wir Ihnen gerne Abschriften der hier zitierten Urteile und Beschlüsse zur Verfügung