

Anwaltskanzlei Grimme & Partner

NEWSLETTER #2/2024



„Wir müssen uns Sisyphos als einen glücklichen Menschen vorstellen.“
(Albert Camus)

Aus dem Inhalt:

(K)eine Haftung (von DPD) bei
Verbotsgut(?)
von Benjamin Grimme **Seite 2**

Schlagworte: Verbotsgut, DPD, Mitverschulden
wegen unterlassener Wertdeklaration, Haftungsaus-
schluss, Beförderungsausschluss, Landge-
richt Nürnberg-Fürth, Az. 3 HK U 2319/23; OLG
Hamm, Az. I 18 U 166/20; OLG Karlsruhe, Az. 15
U 140/22

Ohne die Darlegung von plausiblen
Gründen für die Annahme eines qualifi-
zierten Verschuldens des Frachtführers
greifen die Grundsätze der sog. sekun-
dären Darlegungslast nicht
von Angela Schütte **Seite 4**

Schlagworte: sekundäre Darlegungslast, Verjäh-
rungsfrist, Art. 32 CMR

Bestellung eines Transportbegleiters für
Großraum- und Schwertransporte mög-
lich
von Frank Geissler **Seite 7**

Schlagworte: Transportbegleiter, Großraum- und
Schwertransporte, Haftung, §§ 36a, 45 StVO, §§
1-5 StTbV, Art. 34 GG, § 839 BGB

Keine Verjährung von Frachtforderun-
gen bei Vertrösteten mit Bezahlung
von Frank Geissler **Seite 8**

Schlagworte: §§ 407, 420, 439 HGB, §§ 204, 205,
214 BGB, Frachtforderung, Verjährung, Stun-
dungsvereinbarung, Verhandlungen

Zur Wirksamkeit der Vereinbarung eines
bestimmten Ortes als Gerichtsstand bei
grenzüberschreitenden Straßengüter-
transporten (OLG Hamm, Urteil vom
21.Dezember 2023, - Az. 18 U 127/23-)
von Folkert Baars **Seite 10**

Schlagworte: Internationaler Gerichtsstand nach
Art 31 CMR; zusätzlicher Gerichtsstand?; aus-
schließlicher Gerichtsstand?; Ziffer 30.3. ADSp
2017 als Auffangklausel?

Ihre Ansprechpartner **Seite 12**

(K)eine Haftung (von DPD) bei *Verbotsgut*(?)

Mit Urteil vom 14.03.2024, **Az. 3 HKO O 2319/23**, hat das Landgericht Nürnberg-Fürth DPD zum Ersatz eines Schadens von EUR 15.344,00, wegen des Verlustes einer Sendung mit Werkzeugen anlässlich einer grenzüberschreitenden Beförderung per LKW verurteilt.

DPD arbeitet auf Grundlage verschiedener, sich wechselseitig ausschließender AGB (vergleiche www.dpd.com/de/de/AGB/). In den „AGB DPD Klassik“ ist in Ziffer 5.1.4 bestimmt, dass Güter mit einem Wert über EUR 13.000,00 von dem Transport ausgeschlossen sind.

Nach Ziffer 11 und 5.3 der „AGB DPD Klassik“ ist der Versender verpflichtet, den Wert des Paketes anzugeben und anzuzeigen, dass es sich um ein Paket handelt, welches einem Beförderungsausschluss unterliegt.

Nach Ziffer 12.3 „AGB DPD Klassik“ soll die Haftung für solche Sendungen ausgeschlossen sein, wenn der Versender seiner Anzeigepflicht aus Ziffer 5.3 nicht nachgekommen ist und das Vorliegen eines Beförderungsausschlusses für DPD nicht offensichtlich erkennbar war.

Vorprozessual hatte DPD (daher) nur Schadensersatz in Höhe von EUR 520,00 geleistet; den Haftungshöchstbetrag nach den AGB.

DPD hat sich damit verteidigt, dass nach den vorangestellten AGB die Beförderung der Sendung ausgeschlossen war. Und DPD bei Kenntnis des Wertes der Ware den Transport verweigert hätte.

Das Landgericht Nürnberg-Fürth hat DPD antragsgemäß in Höhe des verbleibenden Sendungswertes verurteilt. Und seine Entscheidung (demgegenüber) damit begründet, dass nach Ziffer 12.3 der „AGB DPD Klassik“ deren Anwendung ausgeschlossen sei.

Da hiernach die Geltung für Verträge mit *Unternehmern* (§ 14 BGB) – wie hier – mit DPD ausgeschlossen seien.

Und die Beklagte den Inhalt bzw. die wirksame Vereinbarung anderer AGB nicht vorgetragen habe.

Im Übrigen aber der Haftungsausschluss nach Ziffer 12.3 der „AGB DPD Klassik“ nur gelten soll, soweit gesetzlich zulässig.

Die Klausel jedoch nach Art. 41 Abs. 1 CMR nichtig und ohne Rechtswirkung wäre.

Da nach Art. 23 Abs. 1 CMR bei Verlust des Transportguts grundsätzlich dessen Wert zu ersetzen wäre.

Tatsächlich aber DPD nach Art. 29 CMR, §§ 249 ff BGB für den Schaden der Höhe nach unbegrenzt haftet.

Ein qualifiziertes Verschulden von DPD stehe bereits zu vermuten, da DPD – entgegen der *sekundären Darlegungslast* des Frachtführers – keinen substantiierten Vortrag zu den Umständen / Ursachen des Schadens gehalten habe.

Die Haftung von DPD sei – so das Landgericht Nürnberg-Fürth – auch nicht wegen eines Mitverschuldens der Versenderin begrenzt / ausgeschlossen.

Zwar könne es nach § 254 Abs. 2 S. 1 BGB haftungsmindernd / -ausschließend zu berücksichtigen sein, wenn der Geschädigte eine ihm obliegende Pflicht oder Obliegenheit, über den Wert des Gutes oder die Gefahr eines ungewöhnlich hohen Schadens aufmerksam zu machen verletzt hätte. Bis zu einer Haftungsreduzierung auf Null.

Und sei in Ziffer 5.3 der „AGB DBP Klassik“ auch bestimmt, dass der Versender anzuzeigen habe, wenn er *Verbotsgut* nach den Bestimmungen der AGB zur Beförderung bringe, es sich bei Sendungen einem Wert von mehr als EUR 13.000,00 auch um *Verbotsgut* handele, die (allein) von DPD in Bezug genommenen „AGB DPD Klassik“ – s.o. – aber auf die Beförderung gerade keine Anwendung finden würden.

Da DPD im Übrigen auch nicht das Gewicht der transportierten Werkzeuge dargelegt habe, könne sich DPD auch nicht auf die Verletzung einer Obliegenheit *aus sonstigen Gründen, auf einen besonders hohen Wert oder die Gefahr eines ungewöhnlich hohen Schadens aufmerksam zu machen*, berufen.

Da nach der Rechtsprechung des BGH (BGH NJW-RR 2010, Seite 909, Rz. 27) bei einem zehnfachen der Regelhaftung, zwar auch ohne Vereinbarung einer Wertgrenze ein Mitverschulden anzunehmen sein kann, DPD aber das Gewicht der transportierten Werkzeuge nicht dargelegt und im Übrigen eine entsprechende Obliegenheitsverletzung nicht geltend gemacht habe.

Die Entscheidung des Landgerichts Nürnberg-Fürth ist (bisher) nicht in

Rechtskraft erwachsen; das Berufungsverfahren vor dem OLG Nürnberg ist noch nicht abgeschlossen.

In Zusammenhang der vorgestellten Entscheidung ist anzumerken, dass jüngst das OLG Karlsruhe, mit Urteil vom 28.07.2023, **Az. 15 U 140/22** = TransportR 2024, S.59 (67) und das OLG Hamm, mit Urteil vom 06.10.2022, **Az. I 18 U 166/22** = TransportR 2023, S.162 (172 f), festgeschrieben haben, dass sich ein Frachtführer (auch) dann, wenn der Wert einer Sendung das Zehnfache der Regelhaftung übersteigt, nur dann auf ein Mitverschulden wegen unterlassener Wertdeklaration berufen kann, wenn er (substantiiert) darlegt, dass und wie er die Sendung bei gehöriger Wertdeklaration anders, d.h. sicherer befördert hätte.

Benjamin Grimme
Rechtsanwalt

Schlagworte: *Verbotsgut, DPD, Mitverschulden wegen unterlassener Wertdeklaration, Haftungsausschluss, Beförderungsausschluss, Landgericht Nürnberg-Fürth, Az. 3 HK U 2319/23; OLG Hamm, Az. I 18 U 166/20; OLG Karlsruhe, Az. 15 U 140/22*

Ohne die Darlegung von plausiblen Gründen für die Annahme eines qualifizierten Verschuldens des Frachtführers greifen die Grundsätze der sog. sekundären Darlegungslast nicht

Das Landgericht Göttingen, 3 O 28/22, hat am 20. Oktober 2023 die Klage auf Schadensersatz der Klägerin gegen die Beklagte abgewiesen.

Der Entscheidung lag folgender Sachverhalt zugrunde:

Die Klägerin ist ein Unternehmen, welches sich auf die Herstellung von Wertmarken, so z.B. Getränkechips und Pfandmarken, spezialisiert hat.

Die Herstellung dieser Wertmarken erfolgt durch eine Maschine. Diese Maschine hat ein Gewicht von 555 kg.

Die Maschine muss einmal im Jahr zur Wartung an die Herstellerfirma in Belgien geschickt werden.

Bei der Beklagten handelt es sich um ein Speditionsunternehmen.

Die Klägerin hatte in den vergangenen Jahren die Beklagte bereits mit dem Transport der Maschine zum Hersteller beauftragt.

Auch im Jahr 2021 beauftragte die Klägerin die Beklagte mit der Durchführung des Transportes der Maschine von Deutschland nach Belgien.

Die Beklagte holte die Maschine bei der Klägerin im Juli 2021 ab.

Die Maschine wurde zunächst auf das Lager der Beklagten verbracht und sollte dort auf einen Lkw nach Belgien umgeladen werden.

Bei dem Umladen der Maschine fiel diese jedoch um und wurde hierbei beschädigt.

Die Maschine war stehend auf einer Europalette versandt worden und nur mit Umreifungsbändern befestigt. Die Sendung war mit undurchsichtiger Folie umwickelt. Handhabungshinweise waren auf der Folie nicht angebracht.

Die Beklagte teilte der Klägerin mit E-Mail mit, dass die Maschine beschädigt worden sei.

Zudem ließ die Beklagte die Maschine begutachten. Der Sachverständige kam zu dem Ergebnis, dass „aufgrund der starken Beschädigung“ eine Instandsetzung mit hoher Wahrscheinlichkeit nicht wirtschaftlich sei.

Am 15. Juli 2021 wurde die Maschine seitens der Beklagten an die Klägerin retourniert.

Mit anwaltlichem Schreiben vom 18. August 2021 wurde die Beklagte zur Zahlung eines behaupteten Schadens in Höhe von EUR 30.000,00 sowie von vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten zur Zahlung aufgefordert.

Die Beklagte zahlte unter Berufung auf einen Zeitwert in Höhe von EUR 3.500,00 vorgerichtlich an die Klägerin EUR 2.310,00. Die Beklagte machte insoweit ein Mitverschulden der Klägerin wegen einer mangelhaften Verpackung geltend.

Mit E-Mail vom 26. August 2021 wies die Beklagte gegenüber der Klägerin weitere Forderungen zurück.

Die Klägerin konnte die Maschine in der Folgezeit reparieren.

Für die Durchführung der Reparatur hatte der Hersteller eine Ersatzmaschine sowie weitere Ersatzteile besorgt. Bis zur Fertigstellung der Reparatur hatte die Klägerin eine andere Maschine nutzen müssen, die eine geringere Produktionskapazität gehabt habe, so dass sie nicht nur Anspruch auf Zahlung der Reparaturkosten, sondern ebenso auch auf die erhöhten Produktionskosten habe.

Die Klägerin vertrat die Ansicht, dass aufgrund des Schadensumfanges eine sekundäre Darlegungslast der Beklagten zum Schadenshergang bestehen würde. Im Übrigen läge eine grobe Pflichtverletzung der Beklagten vor, da sie auf eine mangelhafte Verpackung nicht hingewiesen habe.

Die Klägerin beantragte, die Beklagte zu verurteilen ca. EUR 17.000,00 nebst Zinsen sowie vorgerichtliche Kosten zu bezahlen.

Die Beklagte erhob die Einrede der Verjährung.

Zudem sei der Aufsatz mit der Stempereinheit von der Maschine demontiert gewesen und auf dem Drehteller abgestellt worden. Eine Befestigung dieses Aufsatzes sei nicht erfolgt. Der Schwerpunkt der Maschine sei daher erhöht und außermittig gewesen, weshalb eine Standsicherheit nicht gegeben sei.

Das Landgericht hat die Klage der Klägerin abgewiesen. Aus Sicht des Gerichtes waren klägerische Ansprüche bereits verjährt.

Der streitgegenständliche Vertrag unterliegt den Regelungen des CMR.

Gemäß Art. 32 Abs. 1 S. 1 CMR verjähren Ansprüche in einem Jahr.

Die Jahresfrist wird nach Art. 32 Abs. 1 S. 2 CMR nur bei Vorsatz oder bei einem Verschulden, dass nach dem Recht des angerufenen Gerichtes dem Vorsatz gleichsteht, auf drei Jahre verlängert.

Die Verjährungsfrist beginnt mit dem Tage der Ablieferung des Gutes. Der Tag, an dem die Verjährung beginnt, wird bei der Berechnung der Frist nicht mitgerechnet.

Die Maschine ist bei der Klägerin am 15. Juli 2021 abgeliefert worden. Die streitgegenständlichen Forderungen sind demnach bei Erhebung der Klage am 19. September 2022 bzw. Zustellung am 21. Oktober 2022 verjährt gewesen.

Eine Hemmung nach Art. 32 Abs. 2 S. 1 CMR ist spätestens mit der Ablehnung gemäß E-Mail vom 26. August 2021 beendet worden, so dass auch in diesem Zusammenhang die Klageerhebung im September 2022 nach Ablauf der Verjährungsfrist erfolgte.

Anders als die Klägerin meint, kommt vorliegend die Anwendung der dreijährigen Verjährungsfrist nicht in Betracht.

Voraussetzung für die Anwendbarkeit der dreijährigen Verjährungsfrist ist ein vorsätzliches oder dem Vorsatz gleich-

stehendes schadensursächliches Fehlverhalten des Frachtführers oder seiner Bediensteten und Verrichtungsgehilfen.

Die Frage, welches Verschulden dem Vorsatz im Sinne von Art. 32 Abs. 1 S. 2 CMR gleichsteht, beurteilt sich in dem Fall der Anrufung eines deutschen Gerichtes nach nationalem Recht.

Insoweit ist auf die Regelungen des deutschen Fracht- und Speditionsrechts zurückzugreifen, dass in § 435 HGB eine Pflichtverletzung verlangt, die leichtfertig in dem Bewusstsein begangen wurde, dass ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit entstehen wird. Das Tatbestandsmerkmal der Leichtfertigkeit erfordert einen besonderen schweren Pflichtenverstoß, bei dem sich der Frachtführer oder seine Leute im Sinne von § 428 Abs. 2 HGB in krasser Weise über die Sicherheitsinteressen des Vertragspartners hinwegsetzen. Das subjektive Erfordernis des Bewusstseins von der Wahrscheinlichkeit des Schadenseintritts ist eine sich dem Handelnden aus seinem leichtfertigen Verhalten aufdrängende Erkenntnis, es werde wahrscheinlich ein Schaden entstehen, dabei reicht die Erfüllung des Tatbestandsmerkmals der Leichtfertigkeit für sich allein nicht aus, um auf das Bewusstsein von der Wahrscheinlichkeit des Schadenseintritts schließen zu können. Eine solche Erkenntnis als innere Tatsache ist vielmehr erst dann anzunehmen, wenn das leichtfertige Verhalten nach seinem Inhalt und nach den Umständen, unter denen es aufgetreten ist, diese Folgerung rechtfertigt (BGH, Urteil vom 6. Juni 2007, I ZR 121/04; TransportR 2007, 423, Rn. 17; BGH, Urteil vom 12. Januar 2012, I ZR 214/10).

Die beweisbelastete Klägerin hat ein vorsätzliches oder dem Vorsatz gleichstehendes schadensursächliches Fehlverhalten der Beklagten bereits nicht hinreichend dargelegt und demnach auch nicht nachgewiesen.

Anders als die Klägerin meint, ist die Annahme eines qualifizierten Verschuldens im vorliegenden Fall nicht widerleglich zu vermuten, weil die Beklagte einer von der Klägerin angenommenen sekundären Darlegungslast nicht nachgekommen ist.

Die Klägerin verkennt, dass der von ihr vorgetragene Sachverhalt bereits keine hinreichenden Rückschlüsse auf ein derart schwerwiegendes Fehlverhalten während des Transports der Maschine bietet, dass der Schluss auf ein qualifiziertes Verschulden der Beklagten anzunehmen sei.

Der Anspruchsteller erfüllt die ihm obliegende Darlegungslast nur, wenn sein Klagevortrag nach den Umständen des Falles ein qualifiziertes Verschulden mit gewisser Wahrscheinlichkeit nahelegt und allein der Frachtführer zur Aufklärung des in seinem Bereich entstandenen Schadens zumutbarer Weise beitragen kann. Gleiches gilt, wenn sich aus dem unstreitigen Sachverhalt Anhaltspunkte für das Verschulden ergeben. In diesem Fall darf sich der Anspruchsgegner zur Vermeidung prozessualer Nachteile nicht darauf beschränken, den Sachvortrag des Anspruchstellers schlicht zu bestreiten. Er ist vielmehr gehalten, dessen Informationsdefizit durch detaillierten Sachvortrag zum Ablauf seines Betriebes und zu den von ihm ergriffenen Sicherungsmaßnahmen auszugleichen (BGH, TransportR 2004, 460/461).

Diese Grundsätze der sogenannten sekundären Darlegungslast greifen jedoch nur dann ein, wenn jedenfalls der Vortrag des Anspruchsteller plausible Gründe für ein qualifiziertes Verschulden des Frachtführers naheliegen. Der Geschädigte muss also Anhaltspunkte vorgetragen, die darauf schließen lassen, dass der Schaden auf Leichtfertigkeit oder Vorsatz zurückzuführen ist. Die für das Eingreifen der sogenannten sekundären Darlegungslast erforderlichen Anhaltspunkte für das Vorliegen qualifizierten Verschuldens können sich etwa aus der Art und dem Ausmaß der Beschädigung des Gutes ergeben (BGH, Transportrecht 2006, 390/392). Der Sachvortrag der Klägerin reicht hier jedoch nicht aus.

In seiner Entscheidung vom 12. Januar 2012, I ZR 214/10, hat der BGH bereits entschieden, dass der Vortrag, das Transportgut sei beim Verladen vom Gabelstapler gefallen, für sich allein nicht die Annahme einer bewussten Leichtfertigkeit des Gabelstaplerfahrers rechtfertigt. Der Sturz könne eben auch durch eine nur eine Unaufmerksamkeit des Gabelstaplerfahrers verursacht worden sein.

Die Klägerin trägt jedoch nur vor, dass es zum Sturz gekommen ist und bestreitet im Übrigen den erhöhten Schwerpunkt und die dadurch bestehende Kippgefahr. Mit diesem Vortrag kommt die Klägerin ihrer Darlegungslast jedoch nicht. Es liegen mithin keine ausreichenden Anhaltspunkte für ein qualifiziertes Verschulden vor.

Im Übrigen verkennt die Klägerin, dass der erhöhte Schwerpunkt für die Beklagte nicht erkennbar war. Die Maschine war in blickdichter Folie verpackt

und nicht mit Symbolen versehen. Nicht relevant ist, dass die Beklagte die Maschine bereits in den letzten Jahren wiederholt transportiert hatte. Hieraus lässt sich jedenfalls nicht schließen, dass die Beklagte von einer besonderen Kippgefahr wusste.

Mithin bleibt es bei der regelmäßigen Verjährungsfrist nach Art. 32 Abs. 1 S. 1 CMR, so dass die Klage abzuweisen war.

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

Schlagworte: sekundäre Darlegungslast, Verjährungsfrist, Art. 32 CMR

Bestellung eines Transportbegleiters für Großraum- und Schwertransporte möglich

Mit der zum 07.09.2023 als § 36a StVO neu eingefügten Vorschrift wurde die Möglichkeit der Bestellung eines sog. *Transportbegleiters* geschaffen. Hierbei handelt es sich um eine von einem Transportbegleitunternehmen eingesetzte Person (§ 1 Nr. 6 Straßenverkehrs-Transportbegleitverordnung (StTbV)), welcher als beliehener Privater zur Entlastung der Polizei deren hoheitliche Polizei in Zusammenhang mit Großraum- und Schwertransporten übernimmt. Dieser kann insbesondere den Verkehr vor Ort regeln durch Verkehrszeichen, Weisungen und die Bedienung von Ampeln. Die Anordnungen der Poli-

zei haben allerdings Vorrang. Der Transportbegleiter bedarf einer Erlaubnis der nach Landesrecht zuständigen Behörde, wobei Zuverlässigkeit, fachliche Eignung und ausreichender Versicherungsschutz des Unternehmens geprüft werden. Die Erlaubnis wird jeweils befristet erteilt.

Der Begleiter haftet für seine Handlungen als sog. Beamter im haftungsrechtlichen Sinne nur nach den Grundsätzen der Staatshaftung (Art. 34 GG, § 839 BGB), d.h. nicht persönlich. Vielmehr haftet die Körperschaft des öffentlichen Rechts, welche dem Transportbegleiter die Erlaubnis erteilt hat.

Die Einführung dieser Funktion soll der Überlastung der Polizeikräfte angesichts der gestiegenen Anzahl derartiger Transport und zunehmender Verkehrsdichte begegnen und auch Wartezeiten der Frachtführer bei bundeslandüberschreitenden Transporten vermindern, welche sich aus unklaren Kompetenzen der verschiedenen Landesbehörden ergeben.

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

Schlagworte: Transportbegleiter, Großraum- und Schwertransporte, Haftung, §§ 36a, 45 StVO, §§ 1-5 StTbV, Art. 34 GG, § 839 BGB

Keine Verjährung von Frachtforderungen bei Verträgen mit Bezahlung

In einem von uns für den klagenden Spediteur vor dem Landgericht (LG) Lübeck geführten Rechtsstreit ging es um die Geltendmachung diverser offener Frachtforderungen aus einem zwischen der Klägerin und dem Beklagten durchgeführten Projektgeschäft. Hierbei wurden bei diversen Niederlassungen einer Krankenkasse bundesweit Alt-Monitore abgeholt, über das Lager des Beklagten gezogen und entsorgt. Ferner wurden bundesweit neue Monitore in diese Niederlassungen transportiert und die Retouren von deren Verpackungen durchgeführt. Für die Transporte auf den jeweiligen Destinationen wurden fixe Sätze vereinbart.

Der Beklagte führte zunächst die Aufträge teilweise selbst und teilweise durch Subunternehmer, u.a. die Klägerin, durch. Die Klägerin unterbeauftragte hierbei die Firma E. Letztere übernahm diese Aufträge später unmittelbar von dem Beklagten.

Dieser hat im Prozess behauptet, sämtliche von der Klägerin abgerechneten Transporte seien von bzw. im Namen der Fa. E durchgeführt und auch abgerechnet worden. Des Weiteren hat er die Verjährungseinrede erhoben.

Das LG hat der Klage im Hinblick auf sämtliche von der Klägerin nachgewiesenen Transporte stattgegeben. Es sei aufgrund der durchgeführten Beweisaufnahme nachgewiesen, dass die Klägerin nur für Transporte vor dem Wechsel der Durchführung auf die Fa. E Zahlungen beanspruchen würde.

Es hat ferner festgestellt, dass der Beklagte nicht gem. § 214 Abs. 1 BGB berechtigt sei, die Verjährungseinrede zu erheben. Hierbei könne dahinstehen, ob die einjährige Frist des § 439 Abs. 1 S. 1 HGB oder die dreijährige Frist des § 439 Abs. 1 S. 2 anwendbar sei, denn auch die einjährige Frist sei vorliegend noch nicht abgelaufen.

Die Verjährung hätte für die ersten der mit der mit Mahnbescheid vom 25.08.2020 geltend gemachten Ansprüche aus Transporten mit Ablieferungen ab März 2018 begonnen. Die Verjährung sei allerdings bereits im Zeitraum ab dem 13.04.2018 nach § 205 BGB gehemmt gewesen. Die Verjährung sei gehemmt, solange der Schuldner auf Grund einer Vereinbarung mit dem Gläubiger vorübergehend zur Verweigerung der Leistung berechtigt sei.

Eine solche Stundungsvereinbarung habe hier durchgängig bis zum 30.06.2020 vorgelegen. Dies ergebe sich aus dem E-Mail-Verkehr der Parteien. So hätten sich der Beklagte, ein Einzelunternehmer, und der Geschäftsführer der Klägerin in den E-Mails vom 13.04.2018 und 16.04.2018 zunächst auf ein Zahlungsziel von 30 Tagen geeinigt. Im weiteren Verlauf hätten diese dann eine andauernde unbefristete Stundungsvereinbarung abgeschlossen.

Hierfür ergäben sich ausreichende Hinweise aus dem Umstand, dass der Beklagte über einen längeren Zeitraum Probleme mit dem Erhalt des Betrages seiner Rechnungen durch dessen Auftraggeber hatte und hierüber die Klägerin in unregelmäßigen Abständen unterrichtete. In einer der vorgelegten E-Mails teilte dieser der Klägerin ferner mit, dass es ihm nicht gelungen sei, bei seiner

Hausbank weitere Mittel freizubekommen.

Auch nach dem 22.05.2018 fragte der Geschäftsführer der Klägerin etwa halbjährlich weiter nach und bezog sich ab 22.11.2018 ferner auf einen neuen der Stundung zugrunde liegenden Sachverhalt, nämlich auf gerichtliche Auseinandersetzungen des Beklagten wegen des o.g. Projekts mit seinem Auftraggeber und auch der Fa. E.

Erst nach dem 22.05.2020 erhöht sich die Frequenz der Nachfragen der Klägerin, welche sich dann erkennbar nicht mehr hinhalten lassen wollte.

Ein Ende dieser – stillschweigenden – Stundungsvereinbarung nach § 205 BGB ergab sich erst mit dem Schreiben des klägerischen Rechtsanwalts vom 22.06.2020 mit Fristsetzung zur Zahlung auf den 30.06.2020.

Zum 01.07.2020 endete die Stundungsvereinbarung und eine erneute Hemmung trat mit dem Antrag vom 25.08.2020 auf Erlass des Mahnbescheids gemäß § 204 Abs. 1 Nr. 2 BGB, § 167 ZPO ein.

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

Schlagworte: §§ 407, 420, 439 HGB, §§ 204, 205, 214 BGB, Frachtforderung, Verjährung, Stundungsvereinbarung, Verhandlungen

Zur Wirksamkeit der Vereinbarung eines bestimmten Ortes als Gerichtsstand bei grenzüberschreitenden Straßengütertransporten (OLG Hamm, Urteil vom 21.Dezember 2023, - Az. 18 U 127/23-)

Bei grenzüberschreitenden Straßengütertransporten regelt Artikel 31 CMR die internationale (nicht die örtliche) Zuständigkeit der Gerichte. Hiernach können außer durch Vereinbarung der Parteien Gerichte eines Vertragsstaates der CMR angerufen werden, auf dessen Gebiet

- der Beklagte seinen gewöhnlichen Aufenthalt, seine Hauptniederlassung oder seine Zweigniederlassung oder seine Geschäftsstelle hat, durch dessen Vermittlung der Beförderungsvertrag geschlossen worden ist,
- oder der Ort der Übernahme des Gutes oder der für die Ablieferung vorgesehene Ort liegt.

Da nach Artikel 41 CMR die Bestimmungen der CMR zwingend sind und diese durch vertragliche Vereinbarungen nicht wirksam abbedungen werden können, können folgerichtig nur zusätzliche Gerichtsstände wirksam vereinbart werden. Eine Vereinbarung, die einen ausschließlichen Gerichtsstand begründet, verstößt gegen Artikel 31 CMR und ist damit gemäß Artikel 41 CMR nichtig.

Dem trägt Ziffer 30.3 ADSp 2017 Rechnung. In Ziffer 30.3 ADSp 2017 heißt es:

„Der Gerichtsstand für alle Rechtstreitigkeiten, die aus dem Verkehrsvertrag, seiner Anbahnung oder im Zusammen-

hang damit entstehen, ist für alle Beteiligten, soweit sie Kaufleute sind, entweder der Ort der Niederlassung des Auftraggebers oder derjenigen Niederlassung des Spediteurs, an die der Auftrag oder die Anfrage gerichtet ist. Die vorstehende Gerichtsstandsvereinbarung gilt im Fall des Art. 31 CMR und 46 § 1 CIM als zusätzliche Gerichtsstandsvereinbarung, im Falle der Art. 39 CMR, 33 MÜ, 28 WA nicht.“

Problematisch ist es, wenn in einem Transportauftrag deutsches Recht vereinbart wird und es in diesem Transportauftrag zusätzlich zu der Einbeziehung der ADSp 2017 z.B. heißt:

„Gerichtsstand ist 59821 Arnsberg“

Das OLG Hamm hat in seinem Urteil vom 21.12.2023 – Az. 18 U 127/23- entschieden, dass diese Gerichtsstands-Klausel *„Gerichtsstand ist 59821 Arnsberg“* nach den allgemeinen deutschen Auslegungsregeln die Gerichtsstands-Klausel der Ziffer 30.3 ADSp 2017 abbedinge. Hinweise darauf, dass die Gerichtsstands-Klausel

„Gerichtsstand ist 59821 Arnsberg“

nicht abschließend sein solle, enthalte der Transportauftrag nicht, zumindest gelte insoweit die Unklarheitsregel des § 305c Abs. 2 BGB, die zulasten des Klägers gehe.

Die Gerichtsstands-Klausel *„Gerichtsstand ist 59821 Arnsberg“* stelle somit die Vereinbarung eines ausschließlichen Gerichtstandes dar, die gegen Art. 31 CMR verstoße und damit nach Artikel 41 CMR unwirksam sei.

Zwar seien in den Transportauftrag auch die ADSp 2017 einbezogen worden, doch sei die Gerichtsstands- Klausel der Ziffer 30.3 ADSp 2017 durch die Gerichtsstands-Klausel

„Gerichtsstand ist 59821 Arnsberg“

abgedungen worden. Dass die Gerichtsstands-Klausel „*Gerichtsstand ist 59821 Arnsberg*“ nach Artikel 41 CMR unwirksam sei, führe nicht dazu, dass die abbedungene Gerichtsstands- Klausel der Ziffer 30.3 ADSp 2017 hierdurch wieder auflebe.

*Folkert Baars
Rechtsanwalt*

Schlagworte: *Internationaler Gerichtsstand nach Art 31 CMR; zusätzlicher Gerichtsstand?; ausschließlicher Gerichtsstand?; Ziffer 30.3. ADSp 2017 als Auffangklausel?*

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