


Aktuelles BGH-Urteil

Standgeldanspruch kann nicht durch AGB ausgeschlossen werden

von Frank Geissler, Rechtsanwalt und Fachanwalt für Transport- und Speditionsrecht, Norderstedt

Wichtig für: 
**Geschäftsführung
Disposition**

Die Wartezeiten im Frachtgeschäft nehmen in den letzten Jahren stark zu. Dies ist nicht zuletzt Folge der stetig knapperen Terminkalkulation der Versender und des erhöhten Wettbewerbsdrucks. In der jüngsten Vergangenheit ist daher eine Vielzahl von Spediteuren dazu übergegangen, in ihren Transportaufträgen einen Anspruch des Frachtführers auf Standgeld vollkommen auszuschließen. Dem hat der Bundesgerichtshof (BGH) jetzt einen Riegel vorgeschoben.

Der zugrunde liegende Fall

Der BGH-Entscheidung lag folgender Fall zugrunde.

Der Ausgangsfall

**Frachtführer
musste über
19 Stunden warten**

Ein Frachtführer war von einem Spediteur mit der Beförderung von Stahlträgern von Usedom nach Karlsfeld beauftragt worden. Verladedatum war der 30.5.2007, ca. 16.00 Uhr, Entladedatum der folgende Tag ab 7.00 Uhr. Im Auftrag hieß es außerdem: „Standzeiten können nicht extra vergütet werden!“

Das Fahrzeug stand am 30.5.2007 rechtzeitig zur Beladung bereit, konnte aber wegen eines technischen Problems beim Absender erst am folgenden Tag gegen 13.00 Uhr vollständig beladen werden. Der Frachtführer klagte daher gegenüber seinem Auftraggeber auf Standgeld für 19 Stunden à Euro 50,53 netto = Euro 1.142,40 brutto.

Die Entscheidungen der Vorinstanzen

**LG Düsseldorf
entschied contra
Frachtführer ...**

Das in erster Instanz zuständige Amtsgericht (AG) Neuss sprach ihm diesen Betrag auch vollständig zu. Das wollte der Auftraggeber nicht hinnehmen. Er legte beim Landgericht (LG) Düsseldorf Berufung gegen die Entscheidung des AG Neuss ein. Und die Düsseldorfer Richter gaben ihm recht (Urteil vom 20.2.2009, Az: 33 S 5/08).

**... ließ aber
die Revision zu!**

Der „Neuss-Düsseldorfer Fall“ war damit ein Spiegelbild der Rechtsprechung, die bisher zum vertraglich vereinbarten Ausschluss von Standgeldansprüchen ergangen war – mal hü, mal hott. Deswegen ließ das LG die Revision zum BGH zu, da es von einer grundsätzlichen Bedeutung dieser Rechtsfrage ausging und es bislang an einer einheitlichen Linie fehlte. Diese Chance packte der Frachtführer beim Schopf.

BGH spricht Klartext

Und der BGH hat die Gelegenheit wahrgenommen und Klartext zugunsten der Transportunternehmen gesprochen (Urteil vom 12.5.2010, Az: I ZR 37/09; Abruf-Nr. 103732):

Standgeldklausel ist keine reine Preisvereinbarung

Der BGH machte zum einen deutlich, dass es sich bei der Standgeldklausel um keine reine Preisvereinbarung handelte. Zwar seien über die reine Bestimmung von Leistung und Gegenleistung hinaus, für die die Vertragsparteien zuständig seien, auch solche Klauseln nicht kontrollfähig, die das Entgelt für eine angebotene Sonderleistung regeln. Letzteres gelte jedoch nur dann, wenn es für diese Leistung kein gesetzliches Leitbild gebe.

**Standgeldklausel
keine reine
Preisabrede**

Für das Standgeld existiere aber in § 412 Absatz 3 HGB dieses Leitbild. Danach soll der Frachtführer nicht das Verzögerungsrisiko bei einer Beförderung tragen, wenn die Ursache hierfür nicht bei ihm selbst liege. Für diesen Fall bestimmt das Gesetz, dass es sich um eine zusätzliche Leistung des Frachtführers handelt, die vom Auftraggeber zu vergüten ist.

Die Regelung in den konkreten Transport-AGB wich hiervon zum Nachteil des Frachtführers ab, ohne dass es dafür eine Rechtfertigung gebe. Er erhalte sogar dann keine Vergütung, wenn die Verzögerung vom Absender oder Empfänger – im Falle von Wartezeiten bei der Entladung – grob fahrlässig oder sogar vorsätzlich herbeigeführt werde.

**Abweichung vom
Gesetz benachteiligt
Frachtführer
unangemessen**

Fautfracht-Anspruch ersetzt Standgeld-Anspruch nicht

Auch der Hinweis des LG, dass der Frachtführer ja nicht anspruchlos sei, sondern im konkreten Fall Anspruch auf Fautfracht hätte geltend machen können, ließ der BGH nicht gelten. Denn in diesem erhalte der Frachtführer nur einen Teil der geschuldeten Fracht, nämlich ohne weiteren Nachweis nur ein Drittel, und das, obwohl er selbst im vollen Umfang leisten könne. Außerdem würde er ja nach Auffassung des LG dann das auch hier zusätzlich geschuldete Standgeld ebenfalls nicht erhalten.

Der hierdurch eintretende Haftungsausschluss für die Risiken aus dem Bereich von Absender, Empfänger oder sonstiger Dritter sei jedoch vom Gesetzgeber nicht gewollt.

Standgeld-Anspruch ohne konkreten Nachweis des Schadens

Nur am Rande machte der BGH nochmals deutlich, dass der Anspruch auf Standgeld nicht unter der Voraussetzung steht, dass dem Frachtführer tatsächlich ein Schaden entstanden ist.

Beim Standgeld handele es sich vielmehr um eine pauschale Vergütung für die zusätzliche Bereitstellung von Fahrzeug und Personal

**Standgeld ist kein
Schadenersatz**

nach Ablauf der vereinbarten bzw. üblichen Lade- oder Entladezeit. Der Gesetzgeber wollte hierdurch gerade Beweisprobleme des Frachtführers und Streitigkeiten in diesem Punkt vermeiden. Auch sollte hiermit wohl ein gewisser Druck auf den Auftraggeber ausgeübt werden, seine Disposition nicht sorglos – auf dem Rücken der Frachtführer – agieren zu lassen.

**50 Euro netto
pro Stunde**

Höhe des Standgelds wurde nicht beanstandet

Die Frage der Angemessenheit des mit rund 50 Euro netto pro Stunde angesetzten Standgeldes wurde vom BGH nicht behandelt. Es ist insofern davon auszugehen, dass dies seitens der mit dem Fall befassten Instanzgerichte durchaus als angemessen beurteilt wurde.

**Standgeld künftig
trotz Ausschluss
in AGB verlangbar**

Auswirkungen auf die Praxis

Als beauftragter Frachtführer kann man künftig mehr oder weniger getrost einen vollständigen Ausschluss von Standgeld in den AGB seines Auftraggebers hinnehmen. Kommt es bei der Aufnahme oder Ablieferung von Ware zu größeren Verzögerungen, können Standgeldansprüche dennoch erhoben werden.

Anspruch auch bei AGB-Ausschluss bei leichter Fahrlässigkeit

Dies dürfte selbst dann gelten, wenn die Klausel demnächst nur noch bei leicht fahrlässiger Verursachung durch den Auftraggeber eingreifen soll. Da es um einen Vergütungsanspruch geht, fällt dieser allenfalls weg oder er ermäßigt sich, wenn zumindest auch den Frachtführer ein Verschulden trifft.

**Standgeldfreie Zeit
und Stundensatz
vertraglich regeln**

Empfehlungen für Auftraggeber

Für beauftragende Spediteure oder Hauptfrachtführer empfiehlt es sich künftig,

- zunächst eine angemessene standgeldfreie Zeit sowie
- danach einen noch akzeptablen Stundensatz vertraglich zu regeln.

Außerdem sollte man versuchen, diese Konditionen an den eigenen Auftraggeber weiterzureichen. In verstärktem Maße ist es nun auch im Eigeninteresse, beim Verloader und Empfänger auf eine gut funktionierende Logistik vor Ort zu achten und deren Einhaltung nach Möglichkeit zu überwachen.

Es bleibt abzuwarten, ob sich nach Klärung der Streitfrage zum Standgeld an sich ein einheitlicher bundesweiter Rahmen zur Standgeldhöhe herausbilden wird.