

# Notare • Rechtsanwälte • Fachanwälte HORNE • HEIDORN • KRÜGER • GEISSLER

## MITGLIEDSCHAFTEN

Deutsche Gesellschaft für Transportrecht e.V.  
Logistik-Initiativen Hamburg e.V.  
und Schleswig-Holstein e.V.

zugelassen im Bezirk der  
Rechtsanwaltskammer Kiel

## RECHTSANWALT FRANK GEISSLER

FACHANWALT FÜR  
TRANSPORT – UND  
SPEDITIONSRECHT

## KONTAKT

Ohechaussee 9 und 19  
22848 Norderstedt

Tel.: 040 / 529 69 02 / 03  
Fax: 040 / 529 30 91

[www.anwalt-notar-norderstedt.de](http://www.anwalt-notar-norderstedt.de)  
[kanzlei@hkt-jur.de](mailto:kanzlei@hkt-jur.de)

## NEWSLETTER

JUNI / JULI 2010

---

### TRANSPORT- und ARBEITSRECHT

---

## TRANSPORTRECHT

### Kein Pfandrecht des gutgläubigen Frachtführers bei inkonnexen Forderungen

In einem brandaktuellen Urteil vom 10. Juni 2010 hat der Bundesgerichtshof (BGH) eine Entscheidung auf dem Gebiet der Binnenschifffahrt getroffen, die allgemein für die gesamte Transportbranche von Bedeutung ist.

Im fraglichen Fall hatte die Verkäuferin eine Spedition mit der Besorgung der Beförderung von 580 t Mais im Wert von € 71.344,92 € per Binnenschiff von Ungarn zur Käuferin nach Wageningen in den Niederlanden beauftragt. Die Spedition gab den Beförderungsauftrag zunächst an eine weitere Spedition, die Fa. M. und diese schließlich an die Beklagte als Frachtführer weiter. M. und der Frachtführer hatten in einem Rahmenvertrag für den Rundlauf von den Niederlanden nach Ungarn und zurück einen Preis von € 59.000,- vereinbart. Hierauf zahlte die M. nur einen ersten Vorschuss von € 15.000 €. Nach Übernahme des Mais auf der Rücktour wurde M. insolvent. Die Beklagte verwerte daraufhin wegen noch offen stehender Frachtvergütungen von insgesamt 80.290 € den Mais durch Versteigerung.

Die Klägerin verlangte von dieser den ihr entgangenen Verkaufserlös in Höhe von 71.344,92 € als Schadenersatz, da dem Frachtführer insoweit kein Pfandrecht an dem fremden Gut zustehen würde.

Die erste Instanz, das Amtsgericht (AG) Duisburg-Ruhrort, verurteilte die Beklagte in voller Höhe. Die Berufungsinstanz, das Oberlandesgericht (OLG) Köln, gab dem gegenüber der Klage nur teilweise statt.

Der BGH hat im Rahmen der hiergegen eingelegten Revision nun das OLG bestätigt:

Ein Pfandrecht der Beklagten an dem von ihm beförderten Mais komme nur in Bezug auf sog. konnexe Ansprüche in Betracht, also für alle mit der Beförderung des betreffenden Gutes zusammenhängende Forderungen. Es bestehe hier ein Frachtvergütungsanspruch der Beklagten, der sich auf die Beförderung der 580,04 t Mais auf der Ost-West-Route beziehe. Dieser errechne sich aus der Hälfte der für den Rundlauf vereinbarten Frachtvergütung von 59.000 €, also 29.500 €, unter Abzug des halben für den Rundlauf gezahlten Vorschusses in Höhe von 15.000 €, also € 7.500,-, im Ergebnis damit € 22.000.

Für die sonstigen Frachtvergütungsansprüche der Beklagten gegen M. habe dagegen kein Pfandrecht bestanden, weil es sich hierbei nicht um solche konnexen Forderungen handele. Dies folge auch nicht daraus, dass ein Gesamtpreis vereinbart worden ist, da auf dem Hinweg erkennbar kein Frachtgut der Klägerin befördert wurde.

Insofern müsse das Pfandgut aber im Eigentum des Auftraggebers stehen, was nicht der Fall sei. Zwar unterscheide der Wortlaut der Vorschrift nicht danach, ob es sich um Eigen- oder Fremdware des den Beförderungsauftrag erteilenden Versenders handelt. Aus der Gesetzesbegründung für die Neufassung 1998 ergeben sich aber keine Anhaltspunkte dafür, dass der Gesetzgeber einer Erweiterung des gesetzlichen Pfandrechts insoweit gewollt hätte.

Schließlich kommt auch ein sog. gutgläubiger Erwerb des Pfandrechts nicht in Frage. Anders als bei dem Pfandrecht für die den Transport betreffenden Ansprüche (konnexes Pfandrecht) reicht hier der gute Glaube des Frachtführers an die Verfügungsbefugnis des Versenders über die Ware nicht aus, vielmehr muss dieser auf das Eigentum des Versenders vertrauen dürfen.

Bei Spediteuren oder anderen (Haupt-) Frachtführern als Auftraggebern liegt dieses aber bekanntlich nie vor.

### **BGH, Urteil vom 10. Juni 2010 – Az. I ZR 106/08**

#### **Im Flugverkehr sind auch immaterielle Schäden zu erstatten**

Eine auch für das Luftfrachtgeschäft richtungweisende Entscheidung hat kürzlich der Europäische Gerichtshof (EUGH) betreffend Schadensersatz wegen des Verlusts von Reisegepäck getroffen. Ein Gericht in Barcelona hatte über die Klage eines Fluggastes zu entscheiden, dem auf einem Flug von Barcelona nach Porto sein Gepäck abhanden gekommen war. Er verlangte von dem Luftfrachtführer Wertersatz seiner materiellen Schäden in Höhe von € 2.700,- und einen Vermögensschaden wegen Folgekosten in Höhe von € 500.

Die Airline hat die Auffassung vertreten, sowohl materielle als auch immaterielle Schäden seien von Art. 22 des Montrealer Übereinkommens über die Beförderung im internationalen Luftverkehr (MÜ) erfasst, weshalb sie insgesamt nur bis zur Grenze von 1.000 Sonderziehungsrechten (SZR) - zur Zeit etwa € 1.180,- je Reisenden haften würde.

Da die Bestimmungen des MÜ einen Bestandteil der EU-Rechtsordnung bilden, hat das spanische Gericht dem EUGH diese Rechtsfrage zur Beantwortung vorgelegt.

Der EUGH entschied nun, es gebe bei der Auslegung aller internationalen Verträge einen gemeinsamen Schadensbegriff. Dieser folge aus der UN-Resolution 56/83 vom 12. Dezember 2001 über die Verantwortlichkeit der Staaten für völkerrechtswidrige Handlungen. Diese Resolution stehe dabei rechtlich über allen internationalen Abkommen. Danach umfasse der Begriff jeden materiellen und immateriellen Schaden. Dies entspräche auch den Zielen des MÜ zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr,

mit dem der von Luftfahrtunternehmen für Schäden, die insbesondere durch den Verlust von Reisegepäck eintreten, zu zahlende Haftungshöchstbetrag festgelegt werden solle.

Auch für den Bereich der Luftfracht könnte diese Entscheidung durchaus erhebliche Bedeutung haben. Die Wortwahl in Art. 22 MÜ Ziff. 2 für Reisegepäck und in Ziff. 3. für Güter ist nämlich identisch. Bisher ist man in Deutschland davon ausgegangen, dass das Abkommen in Art. 18 ff keine Regelungen zum Umfang des Schadens enthält. Nach der ergänzenden Anwendung deutschen Rechts ist daher nur Wertersatz für das beschädigte Gut zu leisten.

Wenn nach Auffassung des EUGH das Abkommen aber nun auch den immateriellen (Vermögens-) Schaden bei Reisegepäck und bei Frachtgut mit einbezieht, wären im Rahmen der Haftungshöchstbeträge von 17 SZR pro beschädigten oder verlorenen Kg der Sendung künftig z.B. auch entgangener Gewinn des Verkäufers oder Folgekosten des Empfängers wegen Produktionsausfall zu entschädigen.

**EuGH, Urteil vom 06. Mai 2010 – Az. Rs. C- 63/09**

## ARBEITSRECHT

### Keine Verkürzung der Kündigungsfrist im Arbeitsvertrag

Das Landesarbeitsgericht (LAG) Frankfurt hatte kürzlich über die richtige Berechnung einer Kündigungsfrist zu urteilen. Der beklagte Transportunternehmer sprach seinem Mitarbeiter Anfang Oktober 2008 eine ordentliche Kündigung zum 31. Oktober 2008 aus. Streitig war zwischen den Beteiligten, ob die Kündigung bereits am 01. Oktober 2008 (so der Arbeitgeber) oder erst am 04. Oktober 2008 (so der Mitarbeiter) zugegangen ist. Der Kläger beantragte festzustellen, dass das Arbeitsverhältnis erst zum 30. November 2008 beendet worden sei.

Der Arbeitgeber berief sich auf eine Bestimmung im Arbeitsvertrag, wonach die Frist stets nur vier Wochen betrage. Diese habe er mit seiner Kündigung am 01. Oktober 2008 eingehalten.

Sowohl das Arbeitsgericht als auch das LAG hielten diese Verkürzung jedoch für unwirksam. Zwar könnte in Kleinbetrieben mit unter 20 Mitarbeitern die ordentliche Grundkündigungsfrist in § 622 Abs. I BGB von vier Wochen zum 15. oder Ende eines Monats insoweit „gekürzt“ werden, dass die vier Wochen ab Zugang der Kündigung zählen würden. Die verlängerten Fristen des Abs. II der Norm je nach Dauer der Betriebszugehörigkeit – hier bei über 2 und unter 5 Jahren einen Monat zum Monatsende - seien aber in Tarifverträgen abkürzbar.

Allerdings besteht für Arbeitgeber die Möglichkeit, die Anwendung der jeweiligen – für ihn günstigeren - tariflichen Bestimmungen im Arbeitsvertrag zu vereinbaren. In diesem Fall wäre auch eine Verkürzung der gesetzlichen Kündigungsfrist nach § 622 Abs. II BGB bindend. Voraussetzung hierfür ist, dass der einbezogene Tarifvertrag räumlich, sachlich und persönlich einschlägig wäre.

**LAG Frankfurt a.M., Urteil vom 14. Juni 2010 – Az. 16 Sa 1036/09**

## **Keine Pflicht des Arbeitnehmers zur Verschwiegenheit über Gehalt**

Das LAG Rostock hat in einer neueren Entscheidung eine eigentlich schon geklärte Rechtsfrage neu aufgeworfen und abweichend von der bisherigen Linie des Bundesarbeitsgerichts (BAG) entschieden.

Im Streitfall ging es ziemlich banal um die Entfernung einer Abmahnung aus der Personalakte. Der betreffende Mitarbeiter hatte anderen Angestellten gegenüber die Höhe seines Gehalts offenbart. Dies war ihm jedoch im Arbeitsvertrag auch gegenüber anderen Firmenangehörigen untersagt.

Bei der Klausel im Formulararbeitsvertrag handelte es sich um eine unwirksame Allgemeine Geschäftsbedingung meinte das Gericht. Sie hindere den Arbeitnehmer daran Verstöße gegen den Gleichbehandlungsgrundsatz im Rahmen der Lohngestaltung gegenüber dem Arbeitgeber geltend zu machen. Sie verstoße auch gegen das Recht zur sog. Koalitionsfreiheit, also der Bildung von und der Betätigung in Gewerkschaften. Denn der Arbeitnehmer müsse die Möglichkeit haben, die Gewerkschaft über die Gehaltsstrukturen in seinem Betrieb zur Durchführung von Arbeitskämpfmaßnahmen zu unterrichten. Eine Verschwiegenheit sei für den Arbeitnehmer auch in Bewerbungsgesprächen mit einem zukünftigen Arbeitgeber hinderlich, da er diese nicht durch Preisgabe bei Gehaltsverhandlungen nutzen könne.

Demgegenüber hatte das BAG bislang entschieden, dass Informationen über Lohnhöhe und Grundstruktur schon als Geschäftsgeheimnis zu betrachten seien, jedenfalls dann, wenn die Geheimhaltung der Daten gerade dieses Betriebs oder einer bestimmten Arbeitnehmergruppe für den wirtschaftlichen Erfolg des Betriebs von Vorteil sei. Dies sei dann der Fall, wenn die Konkurrenz mit derartigen Informationen ihre eigene Wettbewerbsfähigkeit steigern könne. Daneben habe der Arbeitgeber auch generell ein schützenswertes Interesse an einer Wahrung des Betriebsfriedens. Insofern seien hier die wechselseitigen Interessen von Arbeitnehmer und Arbeitgeber abzuwägen.

Nach Meinung des LAG scheinen hier generell nun die Interessen des Arbeitnehmers zu überwiegen. Das Gericht hat allerdings erkannt, dass man die Abwägung auch anders vornehmen könne und die Revision zum BAG zugelassen. Auf dessen Entscheidung darf man gespannt sein.

### **LAG Rostock, Urteil vom 21. Oktober Februar 2009 – Az. 2 Sa 183/09**

## **Bezeichnung als „Ossi“ begründet keinen Entschädigungsanspruch**

Das Arbeitsgericht (ArbG) Stuttgart hatte jüngst darüber zu befinden, ob die Bezeichnung als „Ossi“ einen Anspruch auf Schadensersatz wegen ethnischer Diskriminierung nach dem Allgemeinen Gleichbehandlungsgesetz (AGG) gibt.

Im Streitfall hatte eine aus der ehemaligen DDR stammende Buchhalterin, die seit 1988 in Westdeutschland lebt, sich im Juli 2009 auf eine von der Beklagten ausgeschriebene Stelle beworben. Diese erteilte ihr eine Absage und reichte ihr die Bewerbungsunterlagen zurück. Auf dem Lebenslauf hatte eine Mitarbeiterin der Beklagten den Vermerk "Ossi" mit einem daneben eingekreisten Minuszeichen angebracht und bei den Tätigkeitszeiten der Klägerin vor 1988 an zwei Stellen "DDR" vermerkt.

Die Klägerin vertrat die Auffassung, sie sei wegen ihrer ethnischen Herkunft abgelehnt worden und verlangte von der Beklagten Schadensersatz in Höhe von mindestens € 5.000,-

Die Firma war dem gegenüber der Meinung, die Bezeichnung "Ossi" sei nicht diskriminierend und ihre Ablehnungsentscheidung nicht auf die Herkunft der Klägerin, sondern auf berufliche qualitative Bedenken gestützt.

Das schwäbische Gericht machte sich nun tief schürfende Gedanken zum Begriff der ethnischen Herkunft. Dieser bedeute mehr als nur die Herkunft aus einem Ort, einem Landstrich, einem Land oder einem sonstigen gemeinsamen Territorium. Vielmehr müssten hier eine gemeinsame Geschichte und Kultur, die Verbindung zu einem bestimmten Territorium und ein Gefühl der solidarischen Gemeinsamkeit für eine bestimmbar Anzahl von Menschen hinzukommen. Hierzu gehören u.a. eine gemeinsame Sprache und überlieferte gemeinsame Gewohnheiten.

Dies hielt das Gericht bei dem Begriff „Ossi“ für nicht erfüllt:

Zwar habe diese Bezeichnung "Ossi" wohl einen Bezug auf ein Territorium, nämlich die ehemalige DDR bzw. die neuen Bundesländer. Es fehle aber schon an einer besonderen gemeinsamen Sprache, da in den ostdeutschen Ländern Dialekte von sächsisch bis plattdeutsch gesprochen werden. Auch sei die erst 1989 entstandene Bezeichnung "Ossi" viel zu jung, um seitdem eine abgrenzbare Bevölkerung beschreiben zu können.

Demgegenüber stünde die gemeinsame Geschichte der Deutschen seit Abschaffung der Kleinstaaterie, die gemeinsame Kultur der letzten 250 Jahre und die - von Dialektunterschieden abgesehen - gemeinsame Sprache. Daher würden die noch bestehenden regionalen Unterscheidungsmöglichkeiten weder Schwaben noch Bayern, weder "Wessis" noch „Ossis“ zu voneinander abgrenzbaren ethnischen Volksgruppen werden lassen.

**ArbG Stuttgart, Urteil vom 15. April 2010 – Az. 17 Ca 8907/09**

## SONSTIGES

### **Keine Haftung des Lkw-Fahrers bei rücksichtslosem Überholversuch durch Pkw**

Das OLG Naumburg hat jüngst zugunsten eines Lkw-Fahrers entschieden, der bei einem Abbiegevorgang mit einem verbotswidrig überholenden Pkw-Fahrer kollidiert ist. Der Pkw hatte versucht, das Gespann innerorts links zu überholen, wobei dieses Verbot eine kurze Strecke weiter aufgehoben wurde. Der Lkw-Fahrer hatte sich nach links eingeordnet und den linken Blinker gesetzt. Streitig war, ob er unmittelbar vor dem Abbiegen nochmals über die Schulter gesehen hatte.

Der klagende Pkw-Fahrer verlangte einen Teil des an seinem Fahrzeug entstandenen Schadens vom Versicherer des Lkws ersetzt. Er begründete dies mit der Verletzung der sog. „zweiten Rückschaupflicht“ sowie der erhöhten Betriebsgefahr des Gespanns.

Sowohl das Landgericht Stendal in erster Instanz als nun auch das OLG Naumburg teilten diese Ansicht aber nicht:

Das Verschulden des Pkw-Fahrers sei derart erheblich, dass damit auch eine generell erhöhte Betriebsgefahr des Lkws verdrängt werde. Der Pkw-Fahrer hat das Verkehrszeichen nicht etwa nur fahrlässig übersehen. Er hat vielmehr dieses Verbot unstreitig erkannt und nach seiner eigenen Darstellung vorsätzlich verletzt. Obwohl das Zeichen für das Ende des Überholverbots

schon in Sicht war, entschloss er sich, das vor ihm fahrende Gespann noch zu überholen. Er hat sich damit ganz bewusst über das Überholverbot hinweggesetzt.

Ein Mitverschulden wegen einem geringfügigen Überfahren der durchgezogenen Linie durch den Anhänger sei nicht bewiesen, aber ohnehin weder vorwerfbar noch mitursächlich für den Zusammenstoß. Auch könne hier nicht aus dem Unfall der Schluss auf eine Verletzung der Pflicht zum doppelten Zurückschauen durch den Lkw-Fahrer gezogen werden. Zum einen war ihm die Sicht durch ein Verschwenken des Gespanns nach hinten erschwert. Außerdem sei auch denkbar, dass sich der Pkw noch in solcher Entfernung befunden habe, dass der Lkw-Fahrer diesen ohnehin nicht sehen konnte, als er zum Abbiegevorgang ansetzte.

**OLG Naumburg, Urteil vom 25. März 2010 - Az. 1 U 113/09**