

Der Newsletter 2/2016 der Kanzlei Niggel, Lamprecht & Kollegen zum **Logistik- und Straßengüterverkehrsrecht** befasst sich diesmal mit Schäden aus der **Unterschlagungen in Frachtbörsen** und einer interessanten Entscheidung des LG Hamburg vom 17.07.2015 (Az.: 412 HKO 117/14), die zeigt, wie fatal sich nicht eindeutige Formulierungen und Vertragslücken zur Entgeltbestimmung in **Kontraktlogistikverträgen** auswirken können. Der Anwalt des Transportunternehmens wird sich zudem wohl selber in den Hintern beißen, denn das Transportunternehmen hätte nicht so im Prozess mit wehenden Fahnen untergehen müssen, wie es letztlich wegen der verschlafenen Verjährungsfrist passiert ist...



Zum Abschluss möchten wir Ihnen noch einen Veranstaltungshinweis auf eine gemeinsame Veranstaltung der Kleinrinderfelder Spedition Grimm und der Kanzlei Niggel, Lamprecht & Kollegen anlässlich des **Tags der Logistik am 21.04.2016** geben, zu der wir Sie herzlich einladen.



A. Unterschlagungen in Frachtbörsen

Frachtdiebstähle verursachen jährlich Kosten geschätzt von über acht Milliarden Euro. Vom Jahr 2011 auf 2012 hat sich die Zahl der Ladungsdiebstähle laut Freight Watch International mehr verdoppelt. Regionaler Schwerpunkt der Ladungsdiebstähle bleibt Italien +und hier besonders das sogenannte Bermuda-Dreieck (Rom-Napoli-Bari). Als besonderer Schwachpunkt werden auch immer wieder die sogenannten Frachtbörsen ausgemacht. Folgender, interessanter Fall einer Frachtgutunterschlagung beschäftigte letztes Jahr die Handelskammer des Landgerichts München (Az.: 13 HK O 5832/14):

Die Vorgeschichte: Das Transportunternehmen war im Oktober 2012 mit dem Transport von Stahlrohren vom italienischen Cremona nach Haan in Deutschland beauftragt worden. Der Auftrag wurde dann von ihm in der Frachtenbörse Timocon ausgeschrieben, woraufhin sich eine Firma namens Transav S.r.l. meldete, welche dann auch den Zuschlag als Unterfrachtführer bekam. Das



Frachtgut wurde vom Fahrer von Transav S.r.l. schließlich an den Ladestellen auch zur vereinbarten Zeit verladen. Abgeliefert wurden die Metalle aber nie. Im Zuge der Ermittlungen ergab sich, dass die Kennzeichen des LKW gefälscht waren. Der angebliche Frachtführer war unauffindbar. Der versendende Auftraggeber nahm das Transportunternehmens dann nach Art. 3, 17, 23, 29 CMR i.V.m. den §§ 249 ff. BGB wegen grob fahrlässigen Landungsverlust auf unbeschränkten Schadensersatz erfolgreich in Anspruch. Die tendenziell frachtführerfeindliche Rechtsprechung deutscher Gerichte führte dazu, dass das Transportunternehmen mit keiner einzigen seiner Einwendungen durchdringen konnte.

Das Transportunternehmen wollte dann freilich den ihm durch den Prozess entstandenen Schaden in Höhe von 72.484,50 € neben den Prozesskosten von über 15.000 Euro von seinem Transportversicherer wiederholen. Das Ausfüllen des ihm zugesandten umfangreichen Fragenkatalogs zu den Umständen der Beauftragung verweigerte das Transportunternehmen aber dem Versicherer, worauf dieser die Deckung insgesamt verweigerte. Die Klage des Transportunternehmens gegen den Versicherer ging dann komplett in die Hose und das Transportunternehmen ist heute insolvent. Was ist passiert?

Das Transportunternehmen meinte alle Anforderungen eingehalten zu haben, die ein Versicherer an einen ordentlichen Kaufmann bei der Auswahl eines Subunternehmers über



eine Frachtenbörse stellen kann: Sie hatte allen Mitarbeitern eingeschärft, dass bei der Beauftragung neuer Subunternehmer die genaue Geschäftsadresse inklusive Telekommunikationsdaten, die Timocom ID- oder Trans ID Nummer, die Finanzdaten samt Bankverbindung und Zahlungsziele, die UID- oder VAT-Nummer, aktuelle und gültige Versicherungsbestätigung, aktuelle und gültige EU-Genehmigung sowie der aktueller Handelsregisterauszug überprüft werden müssten.

Praxistipp gegen Ladungsgutunterschlagungen: Hinterfragen Sie Ihre Geschäftspartner immer ausreichend: Achten Sie auf Warnsignale, wie E-Mail-Mitteilungen von Freemail-Anbietern? Werden Faxnummern auf ihre Echtheit überprüft. Erfolgt eine Überprüfung des Versicherungsnachweises auf beim CMR-Versicherer? Ist das Fahrzeug des Geschäftspartners zu orten? etc.
Achtung: Bei der Auswahl und Beauftragung von neuen Subunternehmens müssen sie sogar noch sorgfältiger vorgehen und sollen **bei Zweifeln** aus versicherungsrechtlichen Gründen den Auftrag lieber ablehnen, insbesondere wenn ein hoher Warenwert von über 200.000€ befördert werden soll.

Der Prozess ergab dann, dass bei der Beauftragung des Unterfrachtführers Transev genau dieser Praxistipp nicht eingehalten wurde. Der beklagte Versicherer setzte sich mit seiner Argumentation voll durch, dass er nicht leisten müsse, da eine grobfahrlässige Obliegenheitsverletzung des laufenden Versicherungsvertrags vor und nach dem Schadensereignis vorläge, weil einerseits eine grobfahrlässigen Obliegenheitsverletzungen des Transportunternehmens bei Auswahl und Überwachung ihrer Mitarbeiter, andererseits aber bei der Auswahl der eingesetzten Subunternehmer (hier also der Transav) vorgelegen habe. Zum anderen sei das Transportunternehmen später seiner Auskunftspflicht durch Nichtausfüllen des Fragebogens nicht nachgekommen.

Von den Handelsrichtern gab es für das Transportunternehmen dann klare Worte: Dieses habe zunächst keine geeignete und in sich geschlossene Betriebsorganisation eingerichtet mit der gewährleistet werde, dass ihre Angestellten die Pflichten aus dem Versicherungsvertrag gegenüber der Beklagten wahren. Ebenso habe das Transportunternehmen die Angestellten nicht ausreichend häufig kontrolliert, ob die angeordneten Abläufe eingehalten worden seien, insbesondere die Prüfung ob Versicherungspolice, Lizenz oder Handelsregisterauszug gefälscht wurden. Die Unterlassungen seines Disponenten seien dem Transportunternehmen zuzurechnen.

Ein bloßer Aushang von Checklisten genügt den Anforderungen nicht, um weil das alleine unzureichend ist, denn es fehlt die Anweisung, welche konkrete Sorgfalt bei der Auswahl von Subunternehmern zu wahren ist und welche konkreten Richtlinien einzuhalten seien. Die bloße Erhebung von Daten nütze nichts, wenn diese nicht auch auf ihre Echtheit überprüft würden.

Gerade bei der Beauftragung des Subunternehmers Transev sei eine Echtheitsprüfung nicht erfolgt, sondern die nur bruchstückhaft eingeholten Daten und übersandten Unterlagen seien ungeprüft zur Akte genommen worden. Es sei also eklatant sorgfaltswidrig, trotz der bekannten Gefahren nach nur rudimentärer Prüfung übersandter Unterlagen wertvolle Fracht an einen solchen Unternehmer zu vergeben. Die Krone, so das Gericht sinngemäß, setze dem Ganzen später das Verhalten des Transportunternehmens auf, durch die Nichtausfüllung des Fragebogens des Versicherers. § 81 VVG gibt dem Versicherer in so einem Fall dann ein Leistungskürzungsrecht von 100%.

Praxistipp: Auch der klassische Ladungsdiebstahl bleibt weiterhin im Focus. Schulen Sie hier Ihre Fahrer regelmäßig. Zur Vertiefung: <http://www.verkehrsrundschau.de/schutz-vor-ladungsdiebstahl-eine-checkliste-fuer-berufskraftfahrer-1194655.html> sowie diesen interessanten Beitrag vom lasiportal: www.lasiportal.de/service/aktuelle-nachrichten/ladungsdiebstahl-aus-lkws-wer-haftet/

B (Fall des Monats). Worauf sie bei Abschluss eines **Transport- oder Logistikvertrages** Acht geben müssen, haben wir Ihnen anhand einer freilich nicht abschließenden Checkliste mit unserem letzten Newsletter mitgeteilt. Wie fatal sich dies für ein Unternehmen auswirken kann, wenn es hierauf nicht achtet, sei an dem vorliegenden Fall beispielhaft gezeigt. Doppelt brutal für den Logistiker: Zunächst hatten die eigenen Vertragsgestalter und dann auch noch die eigenen Anwälte geschlafen:

Ein Transportunternehmen, das sich zu den führenden deutschen Unternehmen für Transportlogistik zählt, erbrachte bereits seit dem Jahr 2003 Transportleistungen für die Versenderin. Mit einem Rahmenvertrag war eine umfangreiche Zusammenarbeit vereinbart worden, die vorsah, dass täglich bis zu 300 Fahrzeuge/Tag mit Wechselbrücken vom Transportunternehmen für die

Versenderin bereitgehalten werden sollten. Die Frachtvergütung war im Rahmenvertrages in Verbindung mit weiteren Anlagen so geregelt, dass sich die zahlende Vergütung aus mehreren Komponenten zusammensetzte, nämlich neben einer Grundvergütung (sog. „H.-Tarif“, der eine nach der Anzahl der Entfernungskilometer bemessene Vergütung vorsah), eine Anpassungsregelung in Bezug auf sich veränderten Kraftstoffpreise sowie eine nach Mautkilometer berechnete Mautvergütung. Zudem wurde noch geregelt, dass pro Tour 30 km unvergütet zu leisten seien. Schließlich wurde in dem umfangreichen Vertrag noch eine Bonus-Malus-Regelung vereinbart, nach welcher nach einem

bestimmten System für Abweichungen vom zugrunde gelegten Qualitätsstandard, insbesondere der pünktlichen Auslieferung, Zu- und Abschläge vereinbart wurden. Umgekehrt wurde eine Verwaltungsgebühr von 5,50 €/Tour vereinbart, (sog. Systemgebühr).

Unter den „sonstigen Vergütungsregelungen“ wurde zur Ausfallfracht („Vertragsstrafe“) Folgendes umständlich geregelt:

*„Der Frachtführer ist verpflichtet, **täglich bis 12.00 Uhr** alle bis dahin nicht befrachteten Fahrzeuge schriftlich unter Angabe von Kennzeichen und Standort in der Disposition der Versenderin anzumelden. Diese **Anmeldung ist Voraussetzung für die Erstattung von Ausfallfracht**. Sofern die Versenderin keine Transportaufträge für die insoweit vom Frachtführer gemeldeten Fahrzeuge erteilt hat, schuldet sie eine pauschalierte Ausfallfracht in Höhe von € 300,0 pro Tag.“*

Für den Frachtführer war auch eine Vertragsstrafe für abgelehnte Aufträge von der Versenderin vorgesehen von bis zu 1.000 Euro/Auftrag. Falls das Transportunternehmen zu wenig Fahrzeuge für die Befrachtung zur Verfügung stellt, sollte eine Ausfallpauschale von ebenfalls 300 €/Tag anfallen. Die weiteren umfangreichen Regelungen des Vertrages werden hier – um den Umfang diesen Newsletters nicht zu sprengen – nicht dargestellt.

Im Jahr 2011 kam es zum Streit über die Frage, ob die „Ausfallfrachten“ durch die Versenderin auch dann zu zahlen seien wenn die bis 12.00 Uhr gemeldeten freien Fahrzeuge des Transportunternehmens anschließend doch durch die Versenderin befrachtet würden. Der Streit eskalierte und der Vertrag wurde in Bezug auf die Vergütungsregelung geändert. Sein Entgegenkommen ließ das Transportunternehmen sich aber mit fast 3 Millionen Euro versilbern. In dieser Vereinbarung verzichteten die Parteien dann auf „jedwede weitergehende Forderung zur bisherigen Zusammenarbeit“ Die Parteien hielten auch die Absicht fest, die Zusammenarbeit mit angepassten Konditionen fortzuführen, wozu sie eine schriftliche Vereinbarung treffen wollten, und verständigten sich darauf, die Zusammenarbeit bis dahin zu den ursprünglichen Bedingungen des Frachtvertrages fortzusetzen. Es war beabsichtigt einen neuen Systempartnervertrag zeitnah zum Abschluss zu bringen.

Daraufhin erhöhte die Versenderin in ihren Abrechnungen zwar die Grundvergütung und leistete eine Einmalzahlung, reduzierte aber die Diesel- und Mautzuschläge. Auch die Systemgebühr wurde nicht mehr gefordert. Ferner verständigten sich die Geschäftspartner auf eine Reduzierung der Fahrzeugflotte. Zum Abschluss eines neuen schriftlichen Vertrages kam es jedoch nicht.

Zum Teil widersprach das Transportunternehmen dieser neuen Abrechnungspraxis durch die Versenderin pauschal. Mit einer E-Mail erhob das Transportunternehmen schließlich Nachforderungen für die nicht gezahlten Maut- und Dieselmzuschläge sowie für Ausfallfrachten in Höhe mehrerer Millionen (!) Euro.

Bei der Versenderin stieß das Transportunternehmen mit seinen Forderungen auf Granit und die Geschäftspartner verständigten sich darauf, ihre Zusammenarbeit auslaufen zu lassen. Das Transportunternehmen blieb freilich bei seiner Ansicht, dass die Zahlungen durch die Versenderin hinter den ihr geschuldeten Beträgen zurückbliebe.

Mit seiner Klage landete das Transportunternehmen eine böse Bauchlandung, weil dessen Anwälte die Klage wenige Tage nach der einjährigen Verjährungsfrist im Transportrecht eingereicht hatten. Das Transportunternehmen hatte mit seiner Klage eine Forderung von 4.838.324,77 Euro nebst Zinsen i.H. v. 8 Prozentpunkten geltend.

Praxistipp: Die Verjährung im Transportrecht ist kürzer als die im restlichen BGB und beträgt grds. nur ein Jahr nach Ablieferung. Erst Vorsatz oder ein leichtfertiges Handeln mit dem Bewusstsein der Wahrscheinlichkeit des Schadenseintritts durchbricht diesen Grundsatz und verlängert die Verjährung dann (oft) auf drei Jahre. In bestimmten Fällen wird auch bei vorsätzlicher Nichtbezahlung von Fracht die einjährige Verjährungsfrist durchbrochen (vgl. BGH vom 22.4.2010, Az.: I ZR 31/08). Allerdings ist dem Schuldner die Nichtzahlung erst dann vorzuwerfen, wenn er entgegen besserem Wissen die Existenz eines Anspruchs abstreitet oder wider besseres Wissen behauptet, dass der gegen ihn gerichtete Anspruch nicht in der geltend gemachten Höhe entstanden sei. Liegt hingegen auf der Hand, dass die vom Schuldner für die Leistungsverweigerung genannten Gründe nur vorgeschoben sind, beträgt die Verjährung drei Jahre. Dies ist jedoch auf nur deutliche Fälle beschränkt, wenn es nämlich auf der Hand liegt, dass die Gründe für die Nichtzahlung vorgeschoben sind und der Schuldner seine Zahlungspflicht wider besseres Wissen abstreitet.

Da im Transportrecht für die Durchsetzung von Ansprüchen kurze Verjährungsschriften gelten, wird zur Hemmung der Verjährung auf eine sogenannte Haftbarhaltung zurückgegriffen.

Gemäß § 439 Abs. 3 HGB werden Ansprüche gegen den Frachtführer durch eine schriftliche Erklärung des Absenders oder des Empfängers, mit der Ersatzansprüche erhoben werden, bis zu dem Zeitpunkt gehemmt, in dem der Frachtführer die Erfüllung des Anspruchs schriftlich ablehnt.

Für einen Absender oder Empfänger, der Schadenersatzansprüche gegen einen Frachtführer erheben möchte, bedeutet dies, dass Ersatzansprüche umgehend schriftlich anzuzeigen sind, um die Verjährung etwaiger Schadenersatzansprüche zu hemmen. Doch genügt es keinesfalls einen Schaden pauschal zu behaupten. Denn die Rechtsprechung verlangt von einer Haftbarhaltung, dass einerseits der entstandene Schaden substantiiert, das heißt schlüssig und nachvollziehbar, dargelegt wird und andererseits dass die Schadensverursachung in Kontext des Transportvorganges gesetzt wird, was zumindest die Beifügung entsprechender Transportdokumente verlangt.

Aus Sicht des Frachtführers hat eine Haftbarhaltung zur Folge, dass die erhobenen Ansprüche überprüft werden sollten und für den Fall, dass die Ansprüche als haltlos angesehen werden, auch umgehend zurückzuweisen sind. Denn erst nach einer schriftlichen Zurückweisung der Ansprüche

ist die verjährungshemmende Wirkung der Haftbarhaltung unterbrochen. Unabhängig von der rechtlichen Bewertung ist es dem Frachtführer zudem dringend anzuraten, die Haftbarhaltung seiner Transportversicherung zu melden. Denn den Frachtführer trifft die Verpflichtung Ansprüche, für die eine Versicherung eintreten könnte, auch unverzüglich zu melden.

Die auf den ersten Blick einfache Regelung des § 439 Abs. 3 HGB birgt daher für alle Beteiligten umfangreiche Pflichten und Aufgaben.

Dem ist aus folgender Überlegung zu folgen: Auch die Hemmung der Verjährung nach § 439 III HGB wird beendet und der weitere Lauf der Verjährungsfrist in Gang gesetzt, sobald der Frachtführer die Haftung abgelehnt hat. Dabei kommt dann auch der vertragsbrüchige Frachtführer in den Genuss der einjährigen Verjährungsfrist, ohne dass danach gefragt wird, ob es wohl rechtlich vertretbar oder vielleicht doch leichtfertig war, dass er die von ihm zu Recht verlangte Begleichung des Schadensersatzanspruchs abgelehnt hat. Der Grund dafür liegt darin, dass ein erhebliches Interesse daran besteht, Ansprüche im Massenverkehr unverzüglich zu regeln, weswegen den kaufmännischen Beteiligten entsprechender Vertragsverhältnisse die kurze Verjährung von einem Jahr zugemutet werden kann.

Verschiedene Instanzgerichte haben hingegen eine einschränkende Auslegung des Merkmals der mangelnden Vorwerfbarkeit der vorsätzlichen Nichtzahlung befürwortet (LG Wuppertal, Urteil vom 12. Dezember 2012 – 8 S 47/12; OLG Düsseldorf, Urteil vom 20. März 2013 – I-18 U 107/12, 18 U 107/12) und die Gründe der jeweiligen Nichtzahlung einer eingehenden Prüfung unterzogen. Die bloße Behauptung eines Rechtsirrtums kann demnach nicht genügen, um die „Bösgläubigkeit“ zu verneinen. Die Wahrnehmung berechtigter Eigeninteressen durch die Berufung auf eine vertretbare Rechtsauffassung führt zu keiner Durchbrechung der einjährigen Verjährungsfrist, selbst wenn sich diese Rechtsauffassung am Ende als falsch erweist (vgl. LG Krefeld, Urteil vom 03. Juli 2012 – 12 O 23/12).

Im vorliegenden Fall kann dieser Meinungsstreit dahinstehen, da alle Meinungen ohnehin zum gleichen Ergebnis kommen.

I. Angeblich zu niedrige Vergütung

Die pauschalen Widersprüche hatten laut Gericht nicht die Wirkung, die Versenderin in Bezug auf

ihre Abrechnungen „bösgläubig“ zu machen, da insbesondere mit den Widerspruchsschreiben keine exakten Abrechnungen übersandt wurden. Der Versenderin konnte im Endeffekt nicht widerlegt werden, dass sie glaubte mehr gezahlt zu haben, als sie tatsächlich musste. Daher war die Forderung verjährt.

II. Ausfallfracht.

Auch hier erfolgte keine Verlängerung der Verjährungsfrist aufgrund der Nichtzahlung. Für insgesamt 12.308 Fahrzeugeinsätze wollte das Transportunternehmen eine Ausfallfracht in Höhe eines Betrages von 3.692.400,00 €.

Für die Entstehung der Entschädigungsforderung käme seiner Ansicht nach nicht darauf an, ob die Versenderin für das betroffenen Fahrzeug im weiteren Verlauf des Tages doch noch einen Auftrag erteilt habe. Gelegenheit, die Ausfallfrachten zu verhindern, hätte die Beklagte vielmehr aufgrund einer in der täglichen Praxis eingeführten, regelmäßigen 9.00 Uhr - Meldung gehabt, mit welcher der Versenderin die noch verfügbaren Fahrzeuge mitgeteilt worden seien. Die Ausfallfracht sei daher um 12.00 Uhr angefallen, wenn die Versenderin das ihr eröffnete Zeitfenster nicht zur Befrachtung des jeweiligen Fahrzeugs genutzt hätte.

Auch eine „Nachbefrachtung“ des Fahrzeugs befreie die Versenderin nicht von der Zahlung. Das Gericht befand auch hier die Versenderin auch hier als nicht bösgläubig. In Bezug auf die geltend gemachten Ausfallfrachten war dem Transportunternehmen bewusst, dass die Versenderin ein anderes Vertragsverständnis als es selbst hatte. Die Versenderin war trotz dem eindeutigen Wortlaut der nicht unvertretbaren Meinung, eine Ausfallfracht könne nur dann verlangt werden, wenn das Fahrzeug wirklich an dem Tag unbeschäftigt geblieben sei. Nur bei wörtlicher Auslegung der obigen Klausel, muss der Auftrag bei der 12.00 - Meldung bereits vorliegen, sonst wird die Ausfallfracht fällig.

Praxistipp: Bei der Auslegung von Verträgen ist nicht am Wortlaut zu haften, sondern es ist der wirkliche Wille der Parteien zu erforschen. Bei Zweifel über den Vertragsinhalt (etwa wegen eines ungenauen oder mehrdeutigen Wortlaut) ist der Vertrag erläuternd auszulegen, Die Kriterien dabei sind neben Wortlaut die Begleitumstände, insbesondere auch der Vertragszweck, Treu und Glauben, Verkehrssitte etc. Bei einer planwidrigen Regelungslücke ist die Lücke zu füllen, indem nicht-zwingendes Recht herangezogen und der Vertrag ergänzend ausgelegt. Wenn die Heranziehung dispositiven Rechts nicht möglich oder offensichtlich nicht gewollt ist, muss die Lücke durch Ermittlung des hypothetischen Parteiwillen geschlossen werden. Maßgeblich ist, was die Vertragsparteien bei redlicher Denkweise als gerechten Interessenausgleich akzeptiert hätten, wenn sie die Regelungslücke bedacht hätten. Die Schranke bildet das Auslegungsergebnis, das nicht in Widerspruch zum Parteiwillen stehen und der Vertragsgegenstand, der nicht erweitert werden darf.

Sinn der Ausfallfracht ist, dass der Frachtführer nur für die Nichtbeschäftigung seines Fahrzeugs entschädigt wird. Wird das Fahrzeug aber eingesetzt, bedarf es keiner Entschädigung. Insofern ist es nachvollziehbar, die Verpflichtung zur Zahlung von Ausfallfrachten bei einer „Nachbefrachtung“ in Frage zu stellen. Auf der anderen Seite verursachen spätere Aufträge im Ergebnis längere unvergütete Standzeiten des Fahrzeugs und sowohl die Einsatzfrequenz, wie auch die Frachterträge sinken. Insgesamt verwunderte es das Gericht, warum im Rahmenvertrag keine Regelungen zur „Nachbefrachtung“ in dem Vertrag vorgesehen wurde. Die Lücke im Vertrag so zu schließen, wie es die Versenderin meinte tun zu können, hielt es daher für zumindest vertretbar.

III. Diesel- und Mautzuschläge

Auch hier befand das Gericht die Versenderin als nicht „bösgläubig“. Entscheidend sei, dass die Versenderin bei ihren Abrechnungen aus guten Gründen davon ausging, dass sie im Ergebnis mehr zahle, als dies nach dem ursprünglichen Frachtvertrag geschuldet war.

Die durch ihre Auswertungen und Gegenüberstellungen gewonnene Überzeugung des Versenders, dass ihre Frachtzahlungen für die ausgeführten Touren ihre nach dem ursprünglichen Vertrag begründeten Vergütungspflichten überschritten, schließt die Durchbrechung der einjährigen Verjährungsfrist aus. Eine vorsätzliche oder vorsatzgleiche Vorenthaltung von Vergütungen kann auch hier nicht begründet werden.

Praxistipp: Soweit das Transportunternehmen Nachzahlungen von Diesel- und Mautzuschlägen für die von ihr gefahrenen Touren verlangt, ist der Anspruch als solcher schon sehr problematisch. Im vorliegenden Fall aber berief sich die Versenderin darauf, dass sie durch für die Klägerin günstige Veränderungen anderer für die Höhe der Fracht maßgeblicher Bausteine im Ergebnis mehr gezahlt habe als dies bei einer Abrechnung auf der Grundlage der vertraglichen Vorgaben geschuldet wäre. Bei dieser Sachlage kann das Transportunternehmen mit seinem Anspruch nur durchdringen, wenn es die Soll- und die Ist-Zahlungen pro Tour einander gegenüberstellt und zeigt, dass eine Differenz zu ihren Lasten aufgetreten ist.

C. Veranstaltungshinweis

Am 21. April 2016, dem Tag der Logistik, bieten

Logistikunternehmen und Organisationen aus Industrie, Handel

und Dienstleistung bundesweit allen Interessierten kostenfrei Einblick in ihre

Betriebe. Dieses Jahr sind auch wir erstmals in Kooperation mit der Spedition Grimm GmbH aus



Kleinrinderfeld mit dabei.



Die Logistik ist in Deutschland der drittgrößte Wirtschaftsbereich mit rund 235 Milliarden Euro Umsatz (2014). Sie rangiert noch vor der Elektronikbranche und dem Maschinenbau. Mit mehr als 2,9 Millionen Beschäftigten übertrifft sie aber dessen Beschäftigtenzahl um das Dreifache. Selbst im „kleineren“ Teil der logistischen Dienstleistungen agieren ca. 60.000 Unternehmen, die ganz überwiegend mittelständisch geprägt sind, wie etwa die traditionsreiche familiengeführte Grimm GmbH, die über 40 Jahre Erfahrung im nationalen und internationalen Güterfernverkehr hat.

Das einfache Fracht- und Speditionsgeschäft ist dort seit der Gründung im Jahr 1969 zu einem komplexen Logistikmarkt geworden. Vor den Toren der Universitätsstadt Würzburg in unmittelbarer Nähe zu den Autobahnen A3 und A81 sorgt die Firma Grimm mit nach eigenen Angaben ca. 50 Mitarbeitern für einen reibungslosen Ablauf Ihrer Transportaufträge.



Auf ca. 1000 m² Umschlags- und Lagerfläche werden hier seit 1995 viele Leistungen rund um die Lagerlogistik angeboten und mit individuellen Logistikkösungen die Herstellungs- und Lieferprozesse von Kunden optimiert. Besucher bekommen neben einer Führung (ab 16.00 Uhr) über das Werksgelände eine Gabelstaplerpräsentation zur Ladungssicherung zu sehen. Daneben gibt es ein Quiz mit Preisverleihung.

Ab 17.30 Uhr im Anschluss an das Rahmenprogramm wird der auf Straßengüterverkehr- und Logistikrecht spezialisierte Rechtsanwalt Christopher Richter, LL.M.eur von der Würzburger Kanzlei Niggl, Lamprecht & Kollegen einen Vortrag zum Thema „Was ist Logistikrecht?“ halten. Es wird um Voranmeldung zu dem Vortrag gebeten: richter@anwaltskanzlei-wue.de.

Der Eintritt zu den Veranstaltungen ist kostenfrei. Die Veranstaltung findet ab 16.00 Uhr bei der Grimm GmbH in der Röckertstr. 17 in Kleinrinderfeld statt.

