

Checklisten für Regelungen zum Standgeld

Frachtführer können ein Standgeld erhalten, wenn sich das Be- oder Entladen verzögert, obwohl sie zur vereinbarten Zeit ladebereit warten. Klauseln dazu lassen sich in Verträgen festlegen. Die Checklisten geben Empfehlungen dafür, und für den konkreten Fall vor Ort.

Checkliste 1: Handlungsempfehlungen für Rahmenverträge

Eine Standgeldvereinbarung zwischen Verloader und Frachtführer lässt sich verschieden gestalten. Man muss zwischen Rahmenverträgen und Einzelvereinbarungen unterscheiden. Wie bei vertraglichen Regelungen zum Standgeld im ersten Fall vorgegangen werden sollte:

Handlungsempfehlung	erledigt
<p>Konkrete Vereinbarung treffen, ab wann Standgeld anfällt (zum Beispiel ab 90 Minuten ladebereiter Wartezeit). Zum Festlegen einer den Umständen angemessenen Frist sind Faktoren wie Art und Gewicht des Frachtguts sowie Größe des Transportfahrzeugs zu berücksichtigen. Frachtführer können sich an den ADSp 2017 orientieren</p>	
<p>Festlegen, wie angefallene Standzeit zu dokumentieren ist. Möglich ist unter anderem: Uhrenvergleich mit dem Empfänger vor Ort, Vermerk der Ankunftszeit auf Frachtbrief – gegebenenfalls mit Gegenzeichnung, Tachoscheibe oder Digitacho oder Handyfotos, die einen Zeitstempel enthalten</p>	
<p>Bestimmung der konkreten Höhe des Standgelds pro angefallener Stunde der Wartezeit Um eine angemessene Höhe festzulegen, kann sich der Frachtführer an den Einnahmen orientieren, die er ohne Verzögerungen hätte erzielen können und daran, welche variablen Kosten er hätte einsparen können. Einfließen sollten: Ist-Kosten-Fahrzeugrechnung, Fahrerlohn zuzüglich Spesen und Auslösung sowie Fahrzeuggröße. Entscheidungen der Gerichte geben einen Hinweis, was angemessen ist. Zum Beispiel 2021: Standgeld für einen 40-Tonner bei rund 68 Euro (Amtsgericht Aachen). Durch die Inflation der letzten Jahre könnten Gerichte mittlerweile eine Erhöhung des Gelds von 20 bis 25 Prozent als angemessen ansehen</p>	
<p>Enthält die AGB des Auftraggebers Regelungen zum Standgeld? Genau prüfen und gegebenenfalls der Einbeziehung widersprechen Ein Widerspruch ist sinnvoll, wenn die Klauseln zu umfassend (z.B.: "Frachtpreis inkl. aller Stand- und Wartezeiten") oder zu unbestimmt gestaltet sind oder ein Standgeld ausschließen. Eine Klausel, die Standgeld ausschließt, ist rechtsunwirksam. Der Logistiker sollte widersprechen, wenn er Zweifel daran hat, ob die Regelung rechtswirksam ist oder diese unzumutbar ist</p>	

Quelle: Axel Salzmann, Rechtsanwalt

Checkliste 2: Handlungsempfehlungen bei Einzelvereinbarungen / sonstigen Vereinbarungen

Eine Standgeldvereinbarung zwischen Verladener und Frachtführer lässt sich verschieden gestalten. Man muss zwischen Rahmenverträgen und Einzelvereinbarungen unterscheiden. Wie bei vertraglichen Regelungen zum Standgeld im zweiten Fall vorgegangen werden sollte:

Handlungsempfehlung	erledigt
<p>Grundsätzlich: Verweis auf die geltenden ADSp 2017 mit Ergänzung der Ausweisung der Höhe des Standgeldes pro Stunde / pro Tag</p> <p>Die ADSp regeln in Ziffer 11.4 den Anspruch auf ein angemessenes Standgeld bei Wartezeiten am Ladeort, die nicht in den Risikobereich des Frachtführers fallen – ohne konkrete Bezifferung eines Euro-Betrags. Ebenfalls in den ADSp stehen Angaben, ab wann ein Standgeld anfällt und wann die Lade- oder Entladezeit beginnt</p>	
<p>Standgeld berechnen:</p> <p>Standgeld nur beim typischen Warten am Ladeort über den Stundensatz berechnen. Einen Tages- oder Wochenhöchstsatz vereinbaren, für den Fall, dass sich der Transport über mehrere Tage oder gar Wochen verschiebt.</p> <p>Bestimmung der konkreten Höhe des Standgelds pro angefallener Stunde</p> <p>Wartezeit:</p> <p>Um eine angemessene Höhe festzulegen, kann sich der Frachtführer an den Einnahmen orientieren, die er ohne Verzögerungen hätte erzielen können und daran, welche variablen Kosten er hätte einsparen können. Einfließen sollten: Ist-Kosten-Fahrzeugrechnung, Fahrerlohn zuzüglich Spesen und Auslösung sowie Fahrzeuggröße. Entscheidungen der Gerichte geben einen Hinweis, was angemessen ist. Zum Beispiel 2021: Standgeld für einen 40-Tonner bei rund 68 Euro (Amtsgericht Aachen). Durch die Inflation der letzten Jahre könnten Gerichte mittlerweile eine Erhöhung des Gelds von 20 bis 25 Prozent als angemessen ansehen</p>	
<p>Vorsehen einer alternativen Regelung für Wartezeiten bei Anlieferung von Einzelpaletten</p> <p>Die ADSp sehen für Komplettladungen bei Lkw mit 40 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht pauschal maximal 2 Stunden Lade- oder Entladezeit vor. Entsprechend ist die Wartezeit bei Einzelpaletten je nach Umfang angemessen anzupassen.</p> <p>Denkbar ist zum Beispiel die Formulierung: „bei Anlieferung bis zu fünf Paletten maximale Wartezeit bis zu einer Stunde“</p>	

Quelle: Axel Salzmann, Rechtsanwalt

Checkliste 3: Standgeldanspruch – Handlungsempfehlungen vor Ort

Ein Anspruch auf Standgeld besteht nur unter bestimmten Voraussetzungen. Für die Höhe ist auch die Dauer entscheidend, die ein Frachtführer ladebereit wartet. Im Streitfall kann es wichtig sein, Nachweise zur Hand zu haben. Unabhängig davon ist weiteres zu beachten.

Wann handeln?	Nachweis / To Do	erledigt
Bei ladebereiter Ankunft am Ladeort sowie bei Überschreitung der (vereinbarten) Be- oder Entladezeit (Dauer der Standzeit)	Nachweis-Möglichkeiten: Uhrenvergleich mit dem Empfänger vor Ort, Vermerk der Ankunftszeit auf Frachtbrief – gegebenenfalls mit Gegenzeichnung, Tachoscheibe oder Digitacho oder Handyfotos, die einen Zeitstempel enthalten. <i>Achtung: Sollte in einem Rahmenvertrag festgelegt sein, wie die Standzeit zu dokumentieren ist, dann ist diese Dokumentationsart zu verwenden</i>	
Die Verzögerung ist nicht dem Frachtführer zurechenbar, liegt nicht in dessen Risikobereich (Voraussetzung für Standgeldanspruch)	Nachweis: Dokumentation vor Ort durch Fotos. <i>Die Verspätung kann ein Verschulden des Auftraggebers sein oder durch andere Frachtführer entstehen, die am Ladeort Verzögerungen verursachen. Beispiele Auftraggeber-Verschulden: dortiger Streik; Personalmangel an Annahmestelle; fehlende, ausgelastete oder defekte Ladehilfsmittel; mangelhaft geplantes Be- und Entladen</i>	
Bei eingetretener Verspätung	To Do: Vom Absender vertragsgemäß Weisungen einholen. <i>Bei einer eingetretenen Verspätung durch verzögertes Be- oder Entladen muss der Frachtführer den Verfügungsberechtigten informieren und sich Weisungen einholen, wie er mit dem Frachtgut weiter verfahren soll. Das gilt jeweils für die einzelnen Frachtgeschäfte: Also das aktuelle Frachtgut, das am Ladeort be- oder entladen werden sollte sowie das Frachtgut für die noch folgenden Zielorte der Tour, das be- oder entladen werden soll. Sonst kann eine Pflicht zum Schadenersatz entstehen. In den meisten Fällen ist der Berechtigte der Absender. Ist es dem Frachtführer in der maßgeblichen Zeit nicht möglich, vom Absender Weisung zu erlangen, darf er entscheiden, wie er mit dem Gut verfährt</i>	

Quelle: Axel Salzmann, Rechtsanwalt

Hinweis: Alle Angaben erfolgen trotz sorgfältigster Bearbeitung und Recherche ohne Gewähr. Keine Gewähr auf Vollständigkeit. Die Checklisten ersetzen keine Rechtsberatung.

Stand: 14.02.2024

In Kürze

Wenn sie Standgeld individuell vertraglich festlegen, müssen sich Logistiker nicht mehr über ineffizientes Zeitfenster-Management von Kunden ärgern. Auch können sie so wirtschaftlichen Einbußen entgegenwirken. Bei der Ausgestaltung sollte man sich an den ADSp 2017 orientieren.

Kohle fürs Warten

Wenn sich das Beladen am Ladeort verzögert, kann der Logistiker in bestimmten Fällen ein Standgeld verlangen. Was vertraglich zu beachten ist.

Dass es im Alltag von Logistikern beim Be- oder Entladen von Frachtgut zu Verzögerungen kommt, ist keine Seltenheit. Solche Verspätungen können für das Frachtunternehmen nicht nur zu einem schlechten Ruf führen, ihm können auch wirtschaftliche Schäden entstehen. Um diese zu vermeiden, können Logistiker unter bestimmten Voraussetzungen ein sogenanntes Standgeld vom Kunden einfordern. Doch welche sind dies? Standgeld erhält ein Frachtführer dann, wenn er mit seinem Transportmittel länger als die vereinbarte Be- oder auch Entladezeit ladebereit wartet. Dabei stellt dieses Geld keinen Schadenersatz dar,

sondern vielmehr eine Art Vergütung. Verspätetes Be- oder Entladen kann aus einem Personalmangel an der Annahmestelle, fehlenden Hilfsmitteln oder aus anderen Frachtführern resultieren, die am Ladeort Verzögerungen verursachen.

Das gilt für den Risikobereich

Wichtigste Voraussetzung für einen Anspruch des Frachtführers auf Standgeld ist, dass die Verzögerungen sich nicht aus seinem eigenen Risikobereich ergeben. Das bedeutet: Der Frachtführer muss selbst lade- oder entladebereit sein und dies gegebenenfalls auch anzeigen. Somit stellt sich vor allem die Frage: Welche

Ursachen für die Verspätung wie etwa Beförderungshindernisse fallen in den Risikobereich des Frachtführers und welche nicht? Denn nur, wenn die Störungen nicht in seinen Bereich fallen, sind sie dem Logistiker nicht zurechenbar – und werden mit Standgeld vergütet.

Grundsätzlich fallen alle Störungen, die dem Organisationsbereich des Frachtführers entspringen, in dessen Risikobereich. Dies gilt unabhängig davon, ob Verschulden im Spiel ist oder nicht.

Zum Organisationsbereich des Spediteurs gehört etwa die Wahl des Transportmittels oder der Transportroute. Zudem sind dem Frachtführer alle Verzögerungsursachen zuzurechnen, die er besser als sein Vertragspartner beherrschen oder vorhersehen konnte. Denkbar sind hier etwa Fälle, in denen der Frachtführer es unterlassen hat, erforderliche Informationen für eine betriebssichere Entladung bereitzustellen oder bei denen der Ladevorgang sich verzögert, weil der Frachtführer das Gut beschädigt hat.

Nicht in den Risikobereich des Frachtführers fällt dagegen das Verschulden des Auftraggebers. Ein solches liegt vor, wenn insbesondere dessen Personal streikt, das Be- und Entladen mangelhaft geplant ist oder die Ladehilfsmittel ausgelastet oder defekt sind.

Standgeld richtig vereinbaren

Wo findet man aber nun Regelungen zum Standgeld? Innerhalb des Vertrags zwischen Verloader und Frachtführer gibt es verschiedene Optionen, wie eine Standgeld-Vereinbarung ausgestaltet sein kann. Dabei ist zu unterscheiden, ob beide Parteien einen Rahmenvertrag geschlossen haben oder es sich um einen Einzelauftrag handelt.

Ein Rahmenvertrag ist meist darauf ausgerichtet, dass der entsprechende Frachtführer die Transportaufträge dauerhaft übernimmt. Hier bietet es sich an, individuell eine Standgeld-Regelung zu vereinbaren. Dabei sollten sich die Parteien an den Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen (ADSp 2017) orientieren. Da es sich hierbei um eine Gemeinschaftsempfehlung zwischen Auftraggeber (Verloader) und Logistiker handelt, bereiten diese einen hilfreichen Weg, um im direkten Dialog zwischen den Vertragsparteien Konflikte zu reduzieren. Dort ist in Ziffer 11.4 ein Anspruch auf angemessenes Standgeld geregelt – aller-



von Jan Scheutrow

„Wichtigste Voraussetzung: Verzögerungen dürfen nicht im eigenen Risikobereich liegen.“

AXEL SALZMANN,
Rechtsanwalt

dings wird kein konkreter Betrag befristet. Diesbezüglich sollten Frachtführer und Spediteur stets einen Wert vereinbaren.

Achtung bei Auftraggeber-AGB

Viele Auftraggeber sehen auch in ihren eigenen Allgemeinen Geschäftsbedingungen (AGB) bereits eine Regelung zum Standgeld vor. Hier sollten Logistiker jedoch genau hinschauen, bevor sie dieser zustimmen.

Gern bedienen sich Kunden an umfassenden Klauseln, die Standgeld-Vereinbarungen zu ihren Gunsten festlegen. Diese genügen häufig nicht den gesetzlichen Anforderungen und sind daher rechtlich unwirksam. Hegt der Logistiker dahingehende Zweifel oder ist diese Regelung unzumutbar, sollte er in jedem Fall der Einbeziehung widersprechen.

Es kann auch der Fall eintreten, dass gar keine Individualvereinbarung bezüglich der Standgeld-Regelung vorliegt, oder die AGB im Rahmenvertrag eine solche Regelung gar nicht erst enthalten. Dann können Logistiker ihren Anspruch geltend machen, indem sie direkt Bezug auf die entsprechende Regelung in den ADSp 2017 nehmen und ergänzend hierzu einen konkreten Betrag festlegen.

Handelt es sich dagegen um einen Einzelauftrag, werden häufig keine AGB vorhanden sein. Auch hier gelten jedoch in den allermeisten Fällen die ADSp 2017 und damit der grundsätzliche Anspruch auf Standgeld. Dieser legt fest, dass Wartezeiten angemessen zu vergüten sind. Wer nichts zum Standgeld im Vertrag geregelt hat, muss auf die gesetzliche Regelung in Paragraph 412 Absatz 3 Handelsgesetzbuch (HGB) zurückgreifen. Diese sieht ebenfalls vor, dass der Auftraggeber den Frachtführer angemessen vergüten muss, wenn der Frachtführer über die vereinbarte Belade- oder Ent-

ladezeit hinaus warten musste und er selbst dies nicht zu verantworten hatte. Im Geltungsbereich der CMR (Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr) – also im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr – empfiehlt sich jedenfalls, dass die Vertragspartner das Standgeld konkret vereinbaren. Regelungen wie in Paragraph 412 HGB finden hier analog Anwendung, da bei fehlenden Vorschriften in der CMR der Logistiker auf das HGB zurückgreifen kann.

Rechtliche Grenzen

Was bei der Ausgestaltung einer Standgeld-Klausel in den AGB nicht möglich ist: diese im Vertrag zu unbestimmt zu gestalten oder das Standgeld gänzlich auszuschließen. Zu Letzterem hat sich der Bundesgerichtshof (BGH) am 12. Mai 2010 geäußert (Aktenzeichen I ZR 37/09). Eine Klausel, bei der Standzeiten generell nicht vergütet werden, ist laut den Bundesrichtern unwirksam – insbesondere, wenn ein Verschulden oder gar Vorsatz des Be- und Entladenden keine Vergütung ermöglicht. Eine solche Bestimmung stehe im Widerspruch zu den gesetzlichen Regelungen.

Eine vertragliche Regelung „Frachtpreis inklusive aller Stand- und Wartezeiten“ bewertete ein Gericht wiederum in der Vergangenheit als zu umfassend und damit als unangemessene Benachteiligung für den Frachtführer (Amtsgericht Wipperfurth, 21. August 2006, Aktenzeichen 1 C244/06).

Axel Salzmann, Rechtsanwalt III

Anmerkung: Dieser Beitrag ist Teil einer Serie zum Standgeld. Im zweiten Teil erfahren Sie unter anderem, ab wann die Standzeit überschritten ist und wie viel Standgeld einem Frachtführer konkret zustehen kann.

Im Vertrag zwischen Verloader und Frachtführer lassen sich Standgeld-Klauseln verschieden ausgestalten



Philipp von Stock/Adobe.com (KI-generiert)



Der Frachtführer kann die Wartezeit nach Ablauf einer Frist vergütet bekommen

Die Zeit ist um

In Kürze

Frachtführer können unter bestimmten Voraussetzungen ein Standgeld für Verzögerungen beim Be- oder Entladen vertraglich festlegen, inklusive der Höhe. Verspätet sich der Ladevorgang, sollten sie ihre Pflichten beachten.

Der Gesetzgeber legt keine konkreten Werte zu Höhe und Fristen von Standgeld fest. „Angemessen“ soll es sein. Doch was bedeutet das genau?

Verzögert sich das Be- oder Entladen von Frachtgut, obwohl der Frachtführer in der vereinbarten Zeit ladebereit wartet, kann er ein Standgeld erhalten. Voraussetzung ist, dass die Verzögerungen nicht aus seinem eigenen Organisationsbereich heraus resultieren – unabhängig, ob er die Störungen selbst verschuldet hat oder nicht. In seinen Bereich fällt etwa die Wahl der Transportroute; aber auch, wenn er gegebenenfalls erforderliche Informationen für eine betriebssichere Entladung nicht bereitgestellt hat. Denn solche Ursachen für Verzögerung kann der Frachtführer besser beherrschen oder vorhersehen als sein Vertragspartner. Nicht in seinen Bereich fällt das Verschulden des Auftrag-

gebers, wenn etwa das Be- und Entladen mangelhaft geplant ist.

Ab wann Standgeld anfällt
Standgelder können in Verträgen vereinbart werden und unterschiedlich ausgestaltet sein (mehr dazu in Teil 1 der Serie, erschienen in der VerkehrsRundschau-Ausgabe 3-4/2024). Orientieren können sich die Vertragspartner an den Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen (ADSp 2017). Diese legen einen Anspruch auf Standgeld fest, mit der die Wartezeit angemessen zu vergüten ist. Wenn nichts dazu im Vertrag geregelt ist, können sich die Unternehmer auf Paragraph 412 aus dem Handelsgesetzbuch (HGB) berufen,

der ebenfalls einen Anspruch auf Standgeld regelt. Doch wann ist die Lade- oder Entladezeit überschritten und damit Standgeld möglich? Diesbezüglich regelt das Gesetz nichts Konkretes, sondern bemisst sie nach einer den Umständen angemessenen Frist. Hier fließen Komponenten wie die Art und das Gewicht des Frachtguts sowie die Größe des Transportfahrzeugs in die Beurteilung mit ein. Frachtführer können sich dabei wieder an den ADSp 2017 orientieren. Diese halten eine Zeit von je zwei Stunden für den Lade- oder Entladevorgang bei Fahrzeugen mit zulässigem Gesamtgewicht von 40 Tonnen für angemessen. Sobald diese Standzeit überschritten ist, entsteht grundsätzlich Anspruch auf Standgeld.

Angemessene Höhe bestimmen

Wenn es im weiteren Ablauf um die tatsächliche Höhe des Standgelds geht, sehen HGB sowie ADSp 2017 keine konkrete Zahl vor. Nach diesen muss die Vergütung lediglich „angemessen“ sein. Maßgeblich für die Höhe ist, welche Einnahmen der Frachtführer ohne Verzögerungen hätte erzielen und welche variablen Kosten er hätte einsparen können. In einem Verfahren vor Gericht muss er dies durch die Vorlage einer Ist-Kosten-Fahrzeugrechnung belegen. Aber auch der Fahrerlohn, zuzüglich Spesen und Auslösung, fließt in die Beurteilung der Angemessenheit mit ein. Förderlich ist es hier, sich als Logistiker an bereits gefällten Entscheidungen zu vergleichbaren Fahrzeugklassen zu orientieren.

2020 erachteten die Gerichte für einen durchschnittlichen 40-Tonner ein Standgeld zwischen 40 bis 60 Euro pro Stunde für angemessen. Das Amtsgericht Aachen berechnete im Juni 2021 ein Standgeld in Höhe von rund 68 Euro (Aktenzeichen 102 C 42/20). Aufgrund der in den vergangenen Jahren gestiegenen Preise dürften die Gerichte mittlerweile auch eine Erhöhung des Standgelds von 20 bis 25 Prozent als angemessen bewerten.

Wichtig ist dabei insbesondere, dass die Vertragsparteien die Höhe des Standgelds nur im Normalfall – also beim typischen Warten am Ladeort – über den Schadensersatz berechnen. Für den Fall, dass sich der Transport über mehrere Tage oder gar Wochen verschiebt, ist es überlegenwert, einen Tages- oder auch Wochenhöchstsatz zu vereinbaren. Gerade angefallene Standzeiten an Frei-

Anspruch vor Gericht: Beweispflichten und wie man dafür in der täglichen Praxis Sorge tragen kann

Beweispflicht	Beweisgegenstand
Zeitpunkt der Bereitschaft zum Be- oder Entladen, Dauer der Überschreitung der Be- oder Entladezeit	Uhrenvergleich mit Empfänger vor Ort, Vermerk der Ankunftszeit auf Frachtbrief (gegebenenfalls mit Gegenzeichnung), Tachoscheibe oder Digitaltacho oder Handlyfotos, die eine Zeiterfassung enthalten
gegebenenfalls eine Vereinbarung über die Wartezeit	In den im Voraus getroffenen vertraglichen Vereinbarungen ist die Wartezeit geregelt, sodass diese vorgelegt werden können
Keine Zurechenbarkeit der Verzögerung	Dokumentation durch Fotografien vor Ort
Angemessenheit der Forderung	Nachweise über vertragliche Vergütungsvereinbarung mit Fahrer, Ist- Kosten-Fahrzeugrechnung inklusive aller betriebskostenabhängigen Fahrzeugkosten

Quelle: Axel Salzmann, Rechtsanwalt

tagen, Wochenenden und Feiertagen zeigen, wie notwendig eine solche Regelung ist. Überdies sollte man für die Standgeld-Höhe stets berücksichtigen, dass der Frachtführer grundsätzlich für ein stehendes Fahrzeug nicht mehr verlangen kann als für ein fahrendes. Werden sich Empfänger und Frachtführer über das Standgeld nicht einig, entscheidet das Gericht. In diesem Fall treffen den Frachtführer verschiedene Beweispflichten, die er in der alltäglichen Praxis berücksichtigen sollte (s. Tabelle oben). Er sollte etwa beweisen können, dass ihm keine Schuld an der Verzögerung trifft. Dafür ist es sinnvoll, vor Ort den Vorfall direkt beispielsweise mit Fotos zu dokumentieren.

Über die Wartezeit informieren

Ein weiterer Aspekt, der keinesfalls außer Acht gelassen werden darf: Unabhängig davon, ob ein Frachtführer Anspruch auf Standgeld hat oder nicht, kann er bei Verzögerungen in bestimmten Fällen schadensersatzpflichtig sein. Ob er sich durch eine eingetretene Verspätung beim Be- oder Entladevorgang gegenüber dem Absender schadensersatzpflichtig macht, ist davon abhängig, inwieweit er vertragsgemäß Weisungen vom Verfügungsberechtigten eingeholt hat. Dies wird in den meisten Fällen der Absender sein. Gemäß Paragraph 419 Absatz 1 HGB hat der Frachtführer bei einer erkennbaren Verspätung die Weisungen des Absenders

einzuholen. Verletzt er diese Anzeigepflicht, besteht ein Schadensersatz-Anspruch des Absenders. Für den Fall, dass der Frachtführer keine Weisung des Absenders in der maßgeblichen Zeit einholen kann, darf er selbst entscheiden, wie er mit dem Frachtgut weiter verfährt. Infrage kommt dabei, es zurückzubefördern, zu entladen, zu verwahren oder sogar das Anvertrauen der Fracht an einen sorgfältig ausgewählten Dritten. Dabei muss er bei der Auswahl seiner Maßnahme stets im Interesse des Absenders als dessen Sachwalter handeln. Axel Salzmann, Rechtsanwalt III

VR plus
Online

Standgeld-Check

Auf unserer Profiplattform VR plus haben wir wichtige Hinweise zur vertraglichen Umsetzung von Standgeld und Weiteres für Sie in Checklisten zusammengefasst. *mwi*

www.verkehrsrundschau.de/plus/standgeld