

16 Spedition

Gesetzliche Grundlagen § 453 ff. HGB

Speditionsvertrag

Durch den Speditionsvertrag wird der Spediteur verpflichtet, die Versendung des Gutes zu besorgen. Der Versender wird wiederum verpflichtet, die vereinbarte Vergütung zu zahlen.

In Abgrenzung dazu: Frachtführer/Frachtvertrag § 407 HGB

Durch den Frachtvertrag wird der Frachtführer (Transportunternehmer) verpflichtet, das Gut zum Bestimmungsort zu befördern und dort an den Empfänger abzuliefern. Im Umkehrschluss wird der Absender verpflichtet, die vereinbarte Fracht zu zahlen.

Pflichten des Spediteurs nach § 454 HGB

Das Handelsrecht legt dem Spediteur bestimmte Pflichten auf. Hierzu gehören:

- ① Die Bestimmung des Beförderungsmittels und des Beförderungsweges
- ② Auswahl des geeigneten ausführenden Unternehmens
- ③ Abschluss evtl. zusätzlich erforderlicher Fracht-, Lager- und Speditionsverträge
- ④ Erteilung von Informationen und Weisungen an ausführende Unternehmen
- ⑤ Sicherung von Schadenersatzansprüchen des Versenders
- ⑥ Pflichtgemäße Ausführung vereinbarter beförderungsbezogener Leistungen wie Versicherung, Verpackung des Gutes, Kennzeichnung und Zollbehandlung

Der Spediteur schließt die erforderlichen Verträge im eigenen Namen oder – sofern er hierzu bevollmächtigt ist – im Namen des Versenders ab. Der Speditionsvertrag ist erfüllt, wenn die für die Erbringung der Leistung erforderlichen Vertragsabschlüsse nachgewiesen sind, aus denen sich die notwendigen Vereinbarungen ergeben. Der Spediteur hat bei der Erfüllung seiner Pflichten das Interesse des Versenders wahrzunehmen und dessen Weisungen strikt zu befolgen.

Pflichten des Versenders § 455 HGB

Nach § 455 HGB obliegen dem Versender bestimmte Pflichten. So muss das Gut erforderlichenfalls verpackt und ausreichend gekennzeichnet sein; es müssen Urkunden zur Verfügung gestellt werden, sofern diese für die ordnungsgemäße Ausführung des Transportes erforderlich sind. Bei dem Transport gefährlicher Güter hat der Versender dem Spediteur rechtzeitig schriftlich oder in sonstiger geeigneter Form die genaue Art der Gefahr mitzuteilen oder ggf. nach den einschlägigen Gesetzesbestimmungen das Gut genauestens zu spezifizieren, damit die erforderlichen Vorsichtsmaßnahmen vorgenommen werden können.

Für Schäden, die durch ungenügende Verpackung oder Kennzeichnung oder durch Unterlassung der Mitteilung über die Gefährlichkeit des Gutes entstehen, hat der Versender – auch wenn ihn kein Verschulden trifft – zu haften. Das gleiche gilt, wenn der Versender unrichtige oder unvollständige Begleitpapiere dem Spediteur übergibt. Dem Verbraucherschutzgedanken folgend, sieht der Gesetzgeber allerdings diese strenge Regelung nur für

Kaufleute vor. Ist der Versender ein Endverbraucher, haftet dieser nur für nachgewiesenes Verschulden.

Selbsteintrittsrecht § 458 HGB

Der Spediteur ist, wenn nicht ein anderes bestimmt ist, befugt, die Beförderung des Gutes selbst durchzuführen.

Verfügt also das Speditionsunternehmen über einen eigenen Fuhrpark, darf es nach Wahl eigene Fahrzeuge für die Transportleistung einsetzen oder aber Unternehmer mit der Transportleistung beauftragen. Werden eigene Fahrzeuge eingesetzt, ist der Spediteur rechtlich wie ein Frachtführer gestellt. Das bedeutet in der Praxis, dass alle Bestimmungen, die für die Beförderungsleistungen anzuwenden sind, gelten.

Spedition zu festen Kosten/Sammelladung §§ 459/460 HGB

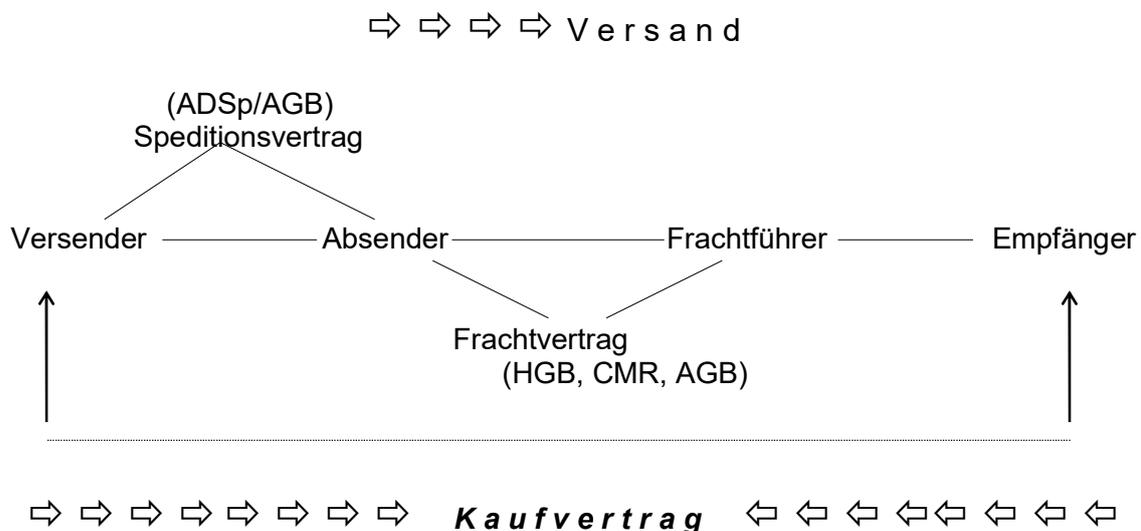
Der Spediteur kann sich mit seinem Auftraggeber über einen bestimmten Satz der Beförderungskosten einigen (Spediteur-Übernahmesätze). In diesem Fall hat der Spediteur die Rechte und Pflichten eines Frachtführers.

Auf der Einkaufsseite erfolgt zwischen dem Spediteur und Frachtführer eine freie Preisvereinbarung auf der Basis von Ladungskostensätzen. Die Abrechnung gegenüber dem Speditionskunden erfolgt auf Basis dieser Kostensätze zuzüglich der organisatorischen Zusatzleistungen der Spedition (Verkaufspreis).

Sammelladung

Das *Sammelladungsgeschäft* der Spediteure ist eines der umfangreichsten und wichtigsten Tätigkeiten des Speditionsgebietes. Es beruht darauf, dass Einzelsendungen gesammelt und diese zu Wagenladungen zusammengestellt werden. Die Abrechnung gegenüber dem Frachtführer erfolgt ebenfalls auf Ladungsbasis (siehe vorhergehenden Absatz). Die Abrechnung gegenüber dem Versender respektive Auftraggeber erfolgt auf Basis von Leistungspauschalen bzw. Preisempfehlungen der Vereinigung der Sammelgutspediteure (Seite 260).

Speditionsvertrag/Frachtvertrag (Beispiel: nationaler Güterfernverkehr)



Aufgaben und Funktionen der Spedition in der Volkswirtschaft

Die Spedition organisiert Transportleistungen. Hieraus ergibt sich, dass die wenigsten Speditionsbetriebe sich auf die reine Besorgung der Beförderungsleistungen beschränken. Den typischen Speditionsbetrieb gibt es nicht. Aus statistischen Veröffentlichungen des Bundesverbandes Spedition und Logistik ergeben sich nachfolgende Leistungsarten des Speditionsgewerbes:

Überblick der Leistungsbereiche (Leistungssparten) im Speditionsgewerbe

Leistungsbereich	Betriebe insgesamt in %
1. Speditionsrollfuhr/Güterkraftverkehr	60,2
2. Kraftwagenabfertigungsdienst	57,6
3. Güterkraftverkehr mit eigenem Lkw (Selbsteintritt)	46,0
4. Internationale Spedition	45,6
5. Zollabfertigung	41,2
6. Verteilungslagerei	39,3
7. Spediteursammelgut Straße (Empfang und/oder Versand)	38,6
8. Sonstige Lagerei	31,4
9. Seehafenspedition	20,1
10. Möbelspedition	16,0
11. Luftfrachtspedition	14,5
12. Rollfuhr (DBAG-Flächenverkehr)	13,6
13. Spediteursammelgutverkehr Bahn	10,5
14. Massengutlagerei	9,6
15. Binnenschiffsspedition	7,8
16. Binnenumschlagsspedition	7,1
17. Getreide- und Futtermittellagerei	5,4
18. Verpackung	2,9
19. Warenkontrolle	2,1
20. Sonstige Bereiche	13,0

Sonstige Bereiche sind: Brennstoffhandel, Reisebüro, Reparaturbetrieb, Baustoffhandel, Tankstellen, Groß- und Einzelhandel, Omnibus- und Taxenbetrieb, Bestattungen, Kartenvorverkauf, Trockeneishandel, Immobilien und rd. weitere 50 Leistungsarten.

Quelle: Statistische Zahlen des Speditions- und Lagereigewerbes
Bundesverband Spedition und Logistik, Bonn

16.1 Allgemeine deutsche Spediteurbedingungen (ADSp2017)

Diese speziellen Bedingungen des Speditionsgewerbes traten bereits im Jahr 1927 in Kraft. Mit den zum Teil gravierenden Veränderungen des Transportrechtes zum 01.07.1998 waren umfangreiche Anpassungen der ADSp erforderlich geworden. Bei den ADSp handelte es sich um eine unverbindliche Konditionsempfehlung, an der der Bundesverband der Deutschen Industrie, Bundesverband des Deutschen Groß- und Außenhandels, Deutscher Speditions- und Logistikverband (DSLTV), Deutscher Industrie- und Handelskammertag, Hauptverband des Deutschen Einzelhandels mitgewirkt haben.

Nachdem die Verladerverbände an den Vertragsverhandlungen nicht mehr teilgenommen haben, gab es keine gemeinsamen von Verladern und Spediteuren empfohlenen ADSp. Von der Verladenseite wurden eigene Geschäftsbedingungen konkurrierend zu den ADSp entwickelt, die Deutschen Transport- und Lagerbedingungen (DTLB), auch Verladere-AGB genannt.

Daneben empfahl der Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V. seinen Mitgliedsunternehmen eigen entwickelte Vertragsbedingungen zur Verwendung im Geschäftsverkehr, die VBGL.

Im Sommer 2016 nahmen die Verbände die Verhandlungen wieder auf und konnten sich nun auf ein neues gemeinsames Bedingungsnetz einigen: die **ADSp 2017**. Dieses neue Regelwerk wird ab dem 1. Januar 2017 zur unverbindlichen Anwendung empfohlen. Besonders erfreulich ist dabei, dass die ADSp 2017 zukünftig auch vom Bundesverband Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung (BGL) sowie vom Bundesverband Möbelspedition und Logistik (AMÖ) im Geschäftsverkehr empfohlen werden. (ADSp-Wortlaut s. Textsammlung ab Seite 614).

Zusammenfassung

Die ADSp in der ursprünglichen Form als fertig bereitliegende Rechtsnorm gibt es nicht mehr. An deren Stelle ist die Möglichkeit getreten, allgemeine Geschäftsbedingungen als Vertragsgrundlage zu vereinbaren. Die Verwendung eigener Geschäftsbedingungen oder älterer empfohlener Geschäftsbedingung ist zwar möglich aber aufgrund der komplizierten Rechtsmaterie und eventuell haftungsrechtlicher Probleme nicht zu empfehlen. Die Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen (ADSp 2017) werden von folgenden Verbänden zur Anwendung empfohlen: Bundesverband der Deutschen Industrie (BDI), Bundesverband Großhandel, Außenhandel, Dienstleistungen (BGA), Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL), Bundesverband Möbelspedition und Logistik (AMÖ), Bundesverband Wirtschaft, Verkehr und Logistik (BWVL), Deutschen Speditions- und Logistikverband (DSLTV) und Handelsverband Deutschland (HDE). Der Deutschen Industrie- und Handelskammertags (DIHK) hat moderierend wesentlich zu einer tragfähigen Einigung für eine Neufassung der ADSp unter dem Namen „ADSp 2017“ beigetragen.

Durch die Beteiligung der Verladerverbände dürfte dieses Empfehlungswerk der ursprünglichen Form der „fertig bereitliegenden Rechtsnorm“ von 1927 sehr nahekommen und entsprechend Bedeutung für die Rechtsprechung erlangen.

Grundsätzlich ist die Anwendung Allgemeiner Geschäftsbedingungen hinreichend konkret zu vereinbaren. Individuell ausgehandelte Konditionen haben Vorrang vor den AGB. Die ADSp finden keine Anwendung auf Verkehrsverträge mit Verbrauchern i.S.v. § 13 BGB. Ansonsten sind die Bestimmungen des BGB/HGB anzuwenden (hierzu Kapitel 26.1 – Umgang mit allgemeinen Geschäftsbedingungen - ab Seite 494).