Reden schafft mehr Sicherheit

28. November 2016 | von **Thomas Mersch**

Auf dem Zwei-Mann-Team lastete alle Hoffnung. Um die zum Stillstand gekommenen Verhandlungen über die Allgemeinen Deutschen Spediteurbed ngungen (ADSp) wieder in Gang zu bringen, schlug der Deutsche Industrie- und Handelskammertag (DIHK) vor, dass Detlef Neufang vom Bundesverband Wirtschaft, Verkehr, Logistik (BWVL) und Hubert Valder vom Deutschen Spedit ons- und Logistikverband (DSLV) die Möglichkeiten gemeinsamer ADSp ausloten sollten. Bei Kaffee und Keksen schafften d e beiden Bonner, was in der Transportbranche als Sensation gehandelt wird: Sie erzielten eine Einigung, die in den ADSp 2017 mündete.

> Die Begrifflichkeit des Frachtführers hat Einzug in die ADSp erhalten.
>
> **Guido Belger**, Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung, Frankfurt/Main

Den Blick hinter die Kulissen gewährte Neufang beim DVZ-Symposium „ADSp 2017“ am vergangenen Mittwoch in Köln. Das Credo aller Referenten: Die Neuregelung schafft endlich Rechtssicherheit. Es sei gelungen, „alle Marktbeteiligten ins Boot zu holen“, bestätigt Neufang. Denn acht Verbände unterstützen das Ergebnis. „Die Marktakzeptanz ist größer als je zuvor.“ Doch klar ist auch: Es ist noch einige Arbeit nöt g, damit die ADSp 2017 in der Praxis gut funktionieren. Neufang fordert in Detailfragen zur verstärkten Kommunikation zwischen Geschäftspartnern auf: „Dann sind Sie auf der sicheren Seite.“ Denn die ADSp könnten s ch öffnen, wenn besondere Regeln, etwa für Spezialtransporte, erforderlich seien.

Weniger Risiken

Die ADSp 2017 seien ein sichtbarer Kompromiss aus Deutschen Transport- und Lagerbedingungen (DTLB), ADSp 2016 und den Vertragsbedingungen für den Güterkraftverkehrs-, Speditions- und Logistikunternehmer (VBGL), urteilt Thomas Wieske, Professor am Institut für Logistikrecht & Risikomanagement an der Hochschule Bremerhaven. Er bewertet sie als „System von Geben und Nehmen". Besonders wichtig: Da Verbände mit unterschiedlichen Interessen sie empfehlen, werden die vorformulierten Vertragsbedingungen nicht von einer Partei gestellt, sondern von mehreren. Das mindert Rechtsrisiken.

Wo sind mögliche Problemfelder? Alexander Werner, Rechtsanwalt der Hamburger Kanzlei Grimme & Partner, lobt zwar, dass die Vergütung von Standzeiten einbezogen wurde. Doch der Anwendungsbereich sei mit dem Fokus auf Fahrzeuge mit Komplettladung und 40 t zulässigem Gesamtgewicht „zu eng". Für sie gelten in den ADSp 2017 pauschal maximal zwei Stunden für Ver- und Entladung – falls kein Zeitfenster vereinbart wurde. Bei leichteren Fahrzeugen „reduzieren sich diese Zeiten einzelfallbezogen in angemessenem Umfang". Diese neue Formulierung kritisiert Werner im Vergleich zur klaren Definition der ADSp 2016 als „ohne Not aufgeweicht". Auch werde das unternehmerische Risiko stärker auf Spediteure abgewälzt, da Kalkulationsfehler laut Neuregelung zu deren Lasten gehen. So können vorhersehbare Kosten nun nicht mehr gesondert geltend gemacht werden.

Ein weiterer Knackpunkt: die Haftungsbeschränkungen. Die Höchstbeträge wurden erhöht – laut Werner allerdings „insgesamt moderat", da die gewichtsbezogene Haftungsbegrenzung von 8,33 SZR/kg unverändert gilt. Der Anwalt moniert hier aber „ein nur schwerlich durchschaubares Bedingungsgeflecht" für einzelne Schadenfälle und -ereignisse – und äußert Zweifel daran, dass das Transparenzgebot noch eingehalten wird.

Die Neuaufnahme der Auftraggeberhaftung begrüßt Werner grundsätzlich. Allerdings hält er die Anwendung wegen der Haftungsgrenze von 200.000 EUR je Schadenereignis bei Spezialtransporten für ungeeignet. Hier müsse nun „individuell eine höhere Grundhaftung mit Verladern vereinbart werden".

Auch Wolfgang Rode, Vorsitzender der juristischen Arbeitsgruppe des DSLV und Legal Council der Deutschen Post, sieht erhöhte Kommunikationsanforderungen bei allen Betroffenen. So bestehe nun für Auftraggeber eine Unterrichtungspflicht über alle „bekannten, wesentlichen, die Ausführung des Auftrags beeinflussenden Faktoren". Verletzungen werden nur noch nach Gesetz sanktioniert. Spediteure dagegen sind verpflichtet, Auftragsdaten auf offensichtliche Mängel hin zu prüfen.

Die neuen Vorgaben zu vorhersehbaren Kosten bewertet Rode als „vertretbar für Spediteure“: Er empfiehlt, „Kostenkalkulationen grundlegend deutlich aufzustellen“. Hinter den Erwartungen zurückgeblieben seien die ADSp 2017 mit der entfallenen Regelung zum Palettentausch. „Hier hätten wir uns mehr vorgestellt.“ Neufang weist darauf hin, „dass es den Vertragsparteien anheimgestellt ist, sich beim Palettentausch zu einigen“ – gleiches gelte auch bei erwartbar zu kleinen Zeitfenstern beispielsweise für das Entladen.

Höhere Haftung im Lagerbereich

„Notwendige und teils schmerzhafte Kompromisse sind geschlossen worden“, räumt Rode ein. „Aber sie sind sinnvoll vor dem Hintergrund breiter Anwendbarkeit.“ Seine Prognose: Alle deutschen Spediteure werden nach den ADSp 2017 arbeiten.

Als Vertreter des Bundesverbandes Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) stellt Guido Belger zufrieden fest: „Die Begrifflichkeit des Frachtführers hat Einzug in die ADSp erhalten.“ Die neuen Spediteurbedingungen sieht er als „starkes gemeinschaftliches Verbundprojekt“. Als für die Praxis besonders wichtig wertet Belger die Bestimmungen zur Haftung im Lagerbereich: „Hier hat sich Einiges geändert, das sollten sich die Leute genau anschauen.“ Er verweist beispielsweise auf die neue Möglichkeit einer Höherwertdeklaration.

Nicht geregelt seien in den ADSp 2017 allerdings im Gegensatz zu den VBGL speditionsunübliche Leistungen. „Wer diese bietet, sollte zur seiner Versicherung gehen und fragen, was noch zu regeln ist“, rät Belger. Sein Verband empfiehlt die Verwendung der ADSp 2017 ab dem kommenden Jahr. „Die VBGL werden wir nicht weiterentwickeln.“ Unbenommen sei Frachtführern freilich, diese weiter anzuwenden.

Ebenso wie BGL und BWVL unterstützt auch der Bundesverband Möbelspedition und Logistik (Amö) die ADSp 2017. Als Anwender nennt Justiziarin Sue Ann Becker unter anderem Messe-, Kunst- und Neumöbelspeditionen sowie Transporteure von medizintechnischem Gerät oder EDV-Anlagen. Sie hätten sich trotz verbandseigener Regelungen schon zuvor „im Bereich der ADSp bewegt“. Becker plädiert dafür, auch bei längeren Rahmenverträgen auf die ADSp 2017 umzustellen. Sie mahnt zum Blick auf das Detail – etwa bei der Abgrenzung zu anderen AGB – und zum Dialog mit Partnern: „Die Spediteure müssen sich fragen, ob sie alles gecheckt haben. Und sie sollten mit ihrem Versicherer sprechen.“