

Schlussbericht

„Schnittstelle Rampe – Lösungen zur Vermeidung von Wartezeiten“

Anlagenband

für das

Bundesministerium

für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

11030 Berlin



**hwh Gesellschaft für Transport-
und Unternehmensberatung mbH**

Hübschstraße 44

76135 Karlsruhe

www.hwh-transport.de

Autoren

Stefan Hagenlocher

Dr. Frank Wilting

Prof. Dr. Paul Wittenbrink

Karlsruhe, den 11. April 2013

Inhalt

Anhang 1: Interviewleitfaden für die Fachinterviews	5
Anhang 2: Verzeichnis Gesprächspartner	7
Anhang 3: Fragebogen der Internetumfrage	12
Anhang 4: Struktur der Umfrage - bewertete Lagerarten	24
Anhang 5: Umfrageergebnisse - Wartezeiten bei verschiedenen Lagertypen	29
Anhang 6: Umfrageergebnisse - Entwicklung von Wartezeiten verschiedener Lagertypen ...	36
Anhang 7: Umfrageergebnisse - Durchlaufzeiten bei verschiedenen Lagertypen	40
Anhang 8: Umfrageergebnisse - Bewertung der Problemfelder je Lagerart	44
Anhang 9: Umfrageergebnisse - Bewertung der Folgen von Wartezeiten	47
Anhang 10: Analyse existierender Studien zu Zeitfenstermanagementsystemen	53
Anhang 11: Umfrageergebnisse – Bewertung von Zeitfenstermanagementsystemen	56
Anhang 12: Darstellung und Analyse der vertraglichen Beziehungen einschließlich der Entwicklung von Musterklauseln für die fehlenden vertraglichen Beziehungen zwischen dem Transporteur und dem Warenempfänger	59
Anhang 13: Analyse der rechtlichen Rahmenbedingungen in Bezug auf den Zugang für Lkw-Fahrer(innen) zu sanitären Anlagen an Laderampen	85

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Anzahl der bewerteten Lager nach Lagerarten	24
Abbildung 2: Anzahl bewerteter Lager nach Lagerart und Branche	25
Abbildung 3: Differenzierung der bewerteten Lagerarten nach Eingangs- und Ausgangslager	26
Abbildung 4: Differenzierung Handelslager täglicher Bedarf nach Teil- und Vollsortiment	26
Abbildung 5: Teilnehmer Handel und Industrie mit/ohne eigenen Fuhrpark.....	27
Abbildung 6: Teilnehmer Logistik und Transport mit/ohne eigenen Fuhrpark.....	28
Abbildung 7: Einschätzung durchschnittliche Wartezeiten mit/ohne eigenen Fuhrpark	29
Abbildung 8: Einschätzung der Wartezeiten bei Handelslagern für den täglichen Bedarf	30
Abbildung 9: Einschätzung der Wartezeiten bei Handelslagern für den aperiodischen Bedarf	31
Abbildung 10: Einschätzung der Wartezeiten bei Industrielagern.....	32
Abbildung 11: Einschätzung der Wartezeiten bei Speditionslagern	33
Abbildung 12: Einschätzung der Wartezeiten für Ein- und Ausgangsverkehre bei Handelslagern	34
Abbildung 13: Einschätzung der Wartezeiten bei Handelslagern für Voll- und Teilsortimente	35
Abbildung 14: Entwicklung der Wartezeiten bei Handelslagern für den täglichen Bedarf	36
Abbildung 15: Entwicklung der Wartezeiten bei Handelslagern für den aperiodischen Bedarf	37
Abbildung 16: Entwicklung der Wartezeiten bei Industrielagern	38
Abbildung 17: Entwicklung der Wartezeiten bei Speditionslagern.....	39
Abbildung 18: Einschätzung der Durchlaufzeiten bei Handelslagern für den täglichen Bedarf	40
Abbildung 19: Einschätzung der Durchlaufzeiten bei Handelslagern für den aperiodischen Bedarf ...	41
Abbildung 20: Einschätzung der Durchlaufzeiten bei Industrielagern.....	42
Abbildung 21: Einschätzung der Durchlaufzeiten bei Speditionslagern	43
Abbildung 22: Auswirkungen von Wartezeiten auf Kosten	47
Abbildung 23: Auswirkungen von Wartezeiten auf Attraktivität des Berufes Lkw-Fahrer(in).....	48
Abbildung 24: Auswirkungen von Wartezeiten auf die Einhaltung von Lenk- und Ruhezeiten.....	49
Abbildung 25: Auswirkungen von Wartezeiten auf die Infrastrukturbelastung	50
Abbildung 26: Auswirkungen von Wartezeiten auf die Umweltbelastung	51
Abbildung 27: Auswirkungen von Wartezeiten auf die Verkehrssicherheit	52
Abbildung 28: Auswertung Entwicklung Wartezeiten nach Einführung eines ZMS.....	54
Abbildung 29: Entwicklung Standzeiten Lkw nach Einführung ZMS	55
Abbildung 30: Reduzierung von Wartezeiten nach Einführung von ZMS	56
Abbildung 31: Eignung der Zeitfenstersteuerung nach Ladungsart.....	57
Abbildung 32: Eignung von Zeitfenstersteuerung bei Komplettladung	57

Abbildung 33: Eignung von Zeitfenstersteuerung bei Teilladung	58
Abbildung 34: Eignung von Zeitfenstersteuerung bei Stückgutverkehren	58
Abbildung 35: Schematische Darstellung der Vertragsbeziehungen	59
Abbildung 36: Schematische Darstellung der Beziehungen im Werkverkehr.....	62

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Gesprächspartner bei Verbänden und Behörden.....	7
Tabelle 2: Gesprächspartner bei Industrie- und Handelsunternehmen	8
Tabelle 3: Gesprächspartner bei Speditionen und Transportunternehmen.....	9
Tabelle 4: Gesprächspartner bei Anbietern von Zeitfenstermanagementsystemen.....	9
Tabelle 5: Weitere Gesprächspartner	10
Tabelle 6: Veranstaltungen mit eigenem Vortrag zum Thema „Schnittstelle Rampe“	10
Tabelle 7: Relevanz der Problemfelder an den Laderampen der verschiedenen Lagerarten.....	44
Tabelle 8: Tabelle mit Klauselvorschlägen	81

Anhang 1: Interviewleitfaden für die Fachinterviews

Anmerkung: Der Interviewleitfaden dient zur Systematisierung der Gespräche. Aufgrund der unterschiedlichen Betroffenheit einzelner Interviewpartner von den Themen sowie der begrenzten Zeitdauer für die einzelnen Interviews konnten nicht sämtliche Fragen allen Gesprächspartnern gestellt werden bzw. viele Gesprächspartner haben nur Antworten zu Teilaspekten geben können.

1. Was sind aus Ihrer Sicht die wesentlichen Problemfelder an der Laderampe?
 - a. Wie definieren Sie Begriffe wie Wartezeit, Standzeit, Aufenthaltsdauer eines Lkw?
 - b. Haben Sie eigene Auswertungen durchgeführt über durchschnittliche Wartezeiten, Standzeiten und Aufenthaltsdauer an den Laderampen (in Ihrem Unternehmen / bei Ihren Verbandsmitgliedern / bei den von Ihnen angefahrenen Laderampen)?
 - c. Welche Kapazitätsengpässe bestehen an den Rampen?
 - d. Gibt es belegbare Auskünfte darüber, in welchen Industrie- und Handelsbranchen tendenziell größere Probleme an den Rampen bestehen?
 - e. Was sind aus Ihrer Sicht die Ursachen für die ggf. unterschiedliche Leistungsperformance der Laderampen in den jeweiligen Branchen?
 - f. Wie stufen Sie die sozialen Rahmenbedingungen für die Lkw-Fahrer(innen) und das Rampenpersonal ein?
 - g. Können Sie einschätzen, wie viel Prozent der Laderampen (in Ihrem Unternehmen, bei Ihren Verbandsmitgliedern, bei den von Ihnen angefahrenen Laderampen) sanitäre und soziale Einrichtungen für Lkw-Fahrer(innen) zur Verfügung stellen?
 - h. Welche vertraglichen Rahmenbedingungen sind aus Ihrer Sicht hinderlich für ein optimales Zusammenspiel zwischen Versender, Transporteur und Empfänger?
 - i. Welche Probleme treten aus Ihrer Sicht beim Palettentausch auf?
2. Was sind die Folgen von Wartezeiten an der Laderampe?
 - a. Haben Sie eine eigene Einschätzung über den betriebswirtschaftlichen Verlust, der Ihnen durch Wartezeiten an den Laderampen entsteht? Haben Sie ggf. Informationen/eigene Berechnungen über den volkswirtschaftlichen Verlust, der durch Wartezeiten entstehen kann?
 - b. Wie hoch schätzen Sie die Wartezeitkosten pro Stunde für einen Transporteur ein?
 - c. Haben Sie in Ihrem Unternehmen / haben Ihre Verbandsmitglieder Standgeldvereinbarungen abgeschlossen, falls ja wie stufen Sie die Durchsetzbarkeit solcher Vereinbarungen ein?
 - d. Ab welcher Wartezeit setzen Standgeldregelungen in Ihrem Umfeld üblicherweise ein und in welcher Höhe belaufen sich die Standgeldvereinbarungen?
3. Welche Auswirkungen haben Wartezeiten auf die Einhaltung von Sozialvorschriften (Lenk- und Ruhezeiten) und anderer Faktoren wie Infrastruktur, Umweltschutz und Verkehrssicherheit
 - a. Welche grundsätzlichen Probleme bestehen für die Lkw-Fahrer(innen) bei Wartezeiten an den Rampen in Bezug auf Lenk- und Ruhezeiten?
 - b. Hat die neue Generation von Digitalen Tachographen eine Verbesserung in der Anrechnung von Lenkzeiten insbesondere im Verteilerverkehr mit häufigen Stopps gebracht?
 - c. Welche Auswirkungen haben Wartezeiten auf die Infrastruktur, z.B. fehlende Lkw-Stellplätze vor dem Werksgelände, in Industriegebieten oder an Autobahnen?
 - d. Können Sie einschätzen, welche Auswirkungen lange Wartezeiten auf die Umwelt haben, u.a. dadurch dass Lkw-Fahrer(innen) beim Wartevorgang teilweise die Motoren laufen lassen?
 - e. Wie stufen Sie die Auswirkungen von Wartezeiten und die damit verbundene zeitliche Belastung der Fahrer in Bezug auf die Verkehrssicherheit ein? Können Sie Beispiele benennen oder liegt Ihnen hierzu ggf. eine Untersuchung vor?

4. Haben Sie Ideen, wie das Grundproblem der fehlenden vertraglichen Beziehung zwischen Transporteur und dem Warenempfänger gelöst werden kann?
 - a. Liegen Ihnen ggf. eigene Musterklauseln und/oder Musterverträge vor, die sich des Themas annehmen?
5. Welche Lösungsmodelle sind aus Ihrer Sicht zur Reduzierung von Wartezeiten am vielversprechendsten?
6. Haben Sie bereits Erfahrungen mit Zeitfenstermanagement-Systemen (ZMS) gemacht?
 - a. Was sind aus Ihrer Sicht die Vor- und Nachteile von ZMS für Verlader, Empfänger und Transporteur?
 - b. Wie müssten Ihrer Meinung nach ZMS angewendet werden, dass sie für alle an der Transportkette Beteiligten vorteilhaft sind?
7. Welche Voranmeldungs- und Avisierungsverfahren kennen Sie bzw. sind ggf. bei Ihnen bereits im Einsatz und wie sehen Sie die Vor- und Nachteile von diesen Verfahren?
8. Bestehen Ihrer Meinung nach weitere technische Möglichkeiten, die Telematiksysteme der Transporteure mit den ZMS und ggf. ERP-Systemen der Versender und Empfänger stärker zu verbinden, um einen automatischen Informationsaustausch zu ermöglichen?
9. Welche Möglichkeiten sehen Sie, dass die Rampenöffnungszeiten erweitert werden? Welches sind aus Ihrer Sicht die kritischen Tage /Wochen im Jahr, an denen es verstärkt zu Staus an den Rampen kommt?
10. Welche Möglichkeiten sehen Sie, über Verbesserung der Infrastruktur vor und an den Laderampen die Wartezeiten zu reduzieren?
11. Kennen Sie alternative Logistikkonzepte wie z.B. Wechselbrückenkonzepte oder Hof-Fahrer, die Wartezeiten an den Laderampen erst gar nicht aufkommen lassen?
12. Wie stufen Sie die Chancen ein, dass im Handel eine Umstellung von „Frei-Haus-Lieferung“ auf Steuerung der Beschaffungslogistik durch den Handel „ab Werk“ erfolgt und könnte dies Auswirkungen auf die Reduzierung von Wartezeiten haben? Kennen Sie aktuelle Beispiele im Handel, die eine entsprechende Umstellung planen?
13. Was muss Ihrer Meinung nach geschehen, dass sich die sozialen und sanitären Rahmenbedingungen für Lkw-Fahrer(innen) schnell verbessern?
14. Liegen bei Ihnen im Haus Zahlen, Daten, Fakten vor, die im Rahmen der Studie verwendet werden können?

Anhang 2: Verzeichnis Gesprächspartner

Tabelle 1: Gesprächspartner bei Verbänden und Behörden

Unternehmen	Datum	Ort	Gesprächspartner	Funktion
Deutsches Verkehrsforum e.V. (DVF)	26.01.2012	Telefonisch	Herr Eck	Stv. Geschäftsführer
Bundesverband für Güterverkehr, Logistik und Entsorgung e.V. (BGL)	16.02.2012	Frankfurt a.M.	Herr Prof. Dr. Schmidt Herr Dr. Zobel Frau Schwarze	Hauptgeschäftsführer Stv. Hauptgeschäftsführer Grundsatzabteilung Logistik
Bundesverband Materialwirtschaft, Einkauf und Logistik e.V.(BME)	25.01.2012	Berlin	Herr Gburek	Bereichsleiter Logistik
Bundesamt für Güterverkehr (BAG)	15.03.2012	Köln	Herr Severing Herr Berens	Abteilungsleiter Abteilung Marktbeobachtung
Handelsverband Deutschland (HDE) e.V.	10.04.2012	Berlin	Herr Reink Herr Binneböbel	Leiter Verkehrspolitik Bereichsleiter Logistik
Milchindustrie-Verband e.V.	08.04.2012 23.04.2012 04.10.2012	Köln Karlsruhe Moers	Herr Jüngling Herr Dr. Börgermann	Leiter Logistik Dr. Oetker Frischeprodukte Moers GmbH Geschäftsführer
Deutscher Speditions- und Logistikverband e.V.(DSLVL)	18.04.2012	Bonn	Herr Zänker Herr Lowin Herr Valder	Referat Logistik Geschäftsführer Versa Rechtsanwalt
Verband Verkehrs-wirtschaft und Logistik Nordrhein-Westfalen e.V. (VVWL)	06.03.2012 24.05.2012	Münster Dortmund	Herr Dr. Kösters Herr Althaus	Geschäftsführer Stellvertretender Geschäftsführer
Handelsverband NRW	24.05.2012	Dortmund	Herr Gallus	Geschäftsführer

Tabelle 2: Gesprächspartner bei Industrie- und Handelsunternehmen

Unternehmen	Datum	Ort	Gesprächspartner	Funktion
Industrieunternehmen	27.01.2012	Kassel		Manager Road Traffic
BMW AG	08.03.2012 20.06.2012	München Regensburg	Frau Hieber	Inbound Transportation Supply Network
Industrieunternehmen	15.03.2012	Köln		Assistent der Geschäftsleitung
Dr. Oetker Frischeprodukte Moers GmbH	08.04.2012 23.04.2012 04.10.2012	Köln Karlsruhe Moers	Herr Jüngling	Leiter Logistik
Eckes-Granini Deutschland GmbH	22.05.2012	Hennef	Herr Kinzler	Leiter Logistik
dm-drogerie markt GmbH&CoKG	20.07.2012	Weilerswist	Herr Lück	Leiter VZ Koordination
Kaiser's Tengelmann GmbH	11.10.2012	Mühlheim	Herr Kunz	Leiter Logistik national

Tabelle 3: Gesprächspartner bei Speditionen und Transportunternehmen

Unternehmen	Datum	Ort	Gesprächspartner	Funktion
Spedition	19.01.2012	Telefonisch		Geschäftsführer
Spedition	20.01.2012	Telefonisch		Geschäftsführer
Spedition	07.03.2012	Bad Bentheim		Geschäftsführer
Spedition	15.03.2012	Köln		Geschäftsführer
Logistikunternehmen	12.04.2012	Hamburg		Geschäftsführer
Spedition	23.04.2012	Telefonisch		Geschäftsführer
Spedition	24.05.2012	Dortmund		Geschäftsführer
Spedition	19.12.2012	Karlsruhe		Geschäftsführer
Dachser GmbH&Co.KG	05.10.2012	Kempten	Herr Schumacher	Leiter Handelsmanagement

Tabelle 4: Gesprächspartner bei Anbietern von ZMS

Unternehmen	Datum	Ort	Gesprächspartner	Funktion
CargoClix GmbH	13.02.2012	Karlsruhe	Herr Dr. Meier	Geschäftsführer
INFORM (Institut für Operations Research und Management GmbH)	14.03.2012	Stuttgart	Herr Graf	Vertrieb Industrielogistik
ZMS-Anbieter	14.03.2012	Stuttgart		Geschäftsführer
Transporeon GmbH	17.04.2012	Ulm	Herr Förster	Geschäftsführer
Mercareon GmbH	17.04.2012	Ulm	Herr Kling	Geschäftsführer

Tabelle 5: Weitere Gesprächspartner

Unternehmen	Datum	Ort	Gesprächspartner	Funktion
GS 1 Germany GmbH	08.04.2012	Köln	Herr Krug	Projektmanager
	23.04.2012	Karlsruhe		
	04.10.2012	Moers		

Tabelle 6: Veranstaltungen mit eigenem Vortrag zum Thema „Schnittstelle Rampe“

Veranstaltung	Datum	Ort	Teilnehmer
Branchenkreis Handelslogistik NRW des Verbandes Verkehrswirtschaft und Logistik Nordrhein-Westfalen e.V.	24.05.2012	Dortmund	Diverse Speditionen und Handelsunternehmen aus Nordrhein-Westfalen
Arbeitskreis „Schnittstelle Rampe“ des Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung	13.06.2012	Berlin	Handelsverband Deutschland e.V.; Milchindustrie-Verband e.V.; Bundesverband Großhandel, Außenhandel, Dienstleistungen e.V.; Bundesministerium der Justiz, Bundesverband der Transportunternehmer e.V.; Deutsches Verkehrsforum e.V.; Bundesverband Materialwirtschaft, Logistik und Einkauf e.V.; Bundesverband Möbelspedition und Logistik e.V.; Bundesvereinigung der deutschen Ernährungsindustrie e.V.; GS1 Germany GmbH; Bundesverband Wirtschaft, Verkehr und Logistik e.V.; ver.di; Deutscher Speditions- und Logistikverband e.V.; Bundesverband Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung e.V.; Bundesverband des deutschen Versandhandels e.V.; Bundesamt für Güterverkehr e.V.
Arbeitskreis „Schnittstelle Rampe“ des Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung	19.11.2012	Berlin	Handelsverband Deutschland e.V.; Milchindustrie-Verband e.V.; Bundesverband Großhandel, Außenhandel, Dienstleistungen e.V.; Bundesverband der Transportunternehmer e.V.; Bundesverband Materialwirtschaft, Logistik und Einkauf e.V.; Bundesverband Möbelspedition und Logistik e.V.; Bundesvereinigung der deutschen Ernährungsindustrie e.V.; GS1 Germany GmbH; Bundesverband Wirtschaft, Verkehr

			und Logistik e.V.; ver.di; Deutscher Speditions- und Logistikverband e.V.; Bundesverband Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung e.V.; Bundesverband des deutschen Versandhandels e.V.; Bundesamt für Güterverkehr e.V.; Verband der Automobilindustrie e.V.; Bundesverband Möbelspedition e.V.; Deutsche Umschlags- gesellschaft Schiene-Strasse (DUSS) GmbH; Der Mittelstandsverbund ZGV e.V.
Arbeitskreis Handelslogistik des Bundesverbands Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung e.V.	04.12.2012	Frankfurt	Diverse Speditionen

Anhang 3: Fragebogen der Internetumfrage

Herzlich willkommen zur online-Befragung für die Studie:

"Schnittstelle Rampe - Lösungen zur Vermeidung von Wartezeiten"

Selbstverständlich unterliegen wir einer strengen Verpflichtung zur Vertraulichkeit sowie den Vorschriften des Bundesdatenschutzgesetzes (BDSG). Dem Auftraggeber werden die Ergebnisse der Studie ausschließlich in anonymisierter Form zur Verfügung gestellt, so dass keinerlei Rückschlüsse auf die Antworten einzelner Befragungsteilnehmer möglich sind.

Die Beantwortung der Fragen dauert ca. 20 Minuten.

Gerne können Sie auch einen PDF-Ausdruck per E-Mail unter leuchtmann@hwh-transport.de anfordern. Diesen können Sie uns nach Beantwortung entweder per Fax unter der Fax-Nr.

03221-2353837

oder per Post an die

hwh Gesellschaft für Transport- und Unternehmensberatung mbH
Hübschstr. 44
76135 Karlsruhe

zusenden.

Falls Sie Rückfragen zum Fragebogen haben können Sie uns gerne kontaktieren unter:

0721-95 97 96 96

Wir bedanken uns im Voraus für Ihre Mitarbeit an dieser Umfrage.

1. Allgemeine Fragen zum Unternehmen:

1.1. Zu welcher Branche gehört Ihr Unternehmen?

- ☐ Handel ohne eigenen Fuhrpark
- ☐ Handel mit eigenem Fuhrpark
- ☐ Industrie ohne eigenen Fuhrpark
- ☐ Industrie mit eigenem Fuhrpark
- ☐ Logistikdienstleister, Spedition, Transporteur

2. Handlungsfelder an den Rampen:

Im Folgenden würden wir gerne Ihre Einschätzung zur Situation an der Rampe erfragen. Dabei wäre es schön, wenn Sie eine Einschätzung für ein oder mehrere Lagerarten geben könnten, zu denen Sie über Erfahrungen verfügen. Für welche der folgenden Lagerarten können Sie entsprechende Aussagen machen?

- ☐ Handelslager für den täglichen Bedarf
- ☐ Handelslager für den aperiodischen Bedarf
- ☐ Industrielager
- ☐ Speditionslager

2.1. Handelt es sich dabei um ein Eingangs- oder Ausgangslager, dass Sie beurteilen?

	Handelslager täglicher Bedarf (z.B. Lebensmittel)	Handelslager aperiodischer Bedarf (z.B. Textilien, elektronische Artikel,...) inkl. Möbel	Industrielager	Speditionslager
Eingangslager	☐	☐	☐	☐
Ausgangslager	☐	☐	☐	☐

In welchem Postleitzahlenbereich liegen die Lager, die Sie bewerten? Bitte nennen Sie uns jeweils die erste Ziffer der Postleitzahl (für alle in 2.1. genannten Lager).

	Handelslager täglicher Bedarf (z.B. Lebensmittel)	Handelslager aperiodischer Bedarf (z.B. Textilien, elektronische Artikel,...) inkl. Möbel	Industrielager	Speditionslager
Postleitzahlenbereich	☐	☐	☐	☐

2.2. Handelt es sich hierbei um ein Möbellager (nur wenn „Handelslager für den aperiodischen Bedarf“ in 2)

- ☐ ja
☐ nein

2.3. Handelt es sich hierbei um ein Vollsortimentlager oder ein Teilsortimentlager (nur wenn „Handelslager für den täglichen Bedarf“ in 2)

- ☐ Vollsortiment
☐ Teilsortiment

Inwieweit stimmen Sie folgenden Aussagen zu?

Bitte beantworten Sie die Fragen jeweils für die von Ihnen (in Frage 2) ausgewählten Lagerarten. Dabei können Sie die Werte von 1 bis 4 vergeben:

1 bedeutet: Ich stimme der Aussage voll und ganz zu.

2 bedeutet: Ich stimme der Aussage überwiegend zu.

3 bedeutet: Ich stimme der Aussage überwiegend nicht zu.

4 bedeutet: Ich stimme der Aussage überhaupt nicht zu.

Beispiel: Sofern Sie der Meinung sind, dass die Wartezeiten vom Beginn der Be- oder Entladung an der Rampe bis zur Abfahrt des Lkw angemessen sind und Sie dieser Aussage voll und ganz zustimmen, vergeben Sie eine „1“. Wenn Sie der Aussage überhaupt nicht zustimmen, vergeben Sie eine „4“, mit den Werten „2“ und „3“ können Sie eine Abstufung vornehmen.

		Handelslager täglicher Bedarf (z.B. Lebensmittel)	Handelslager aperiodischer Bedarf (z.B. Textilien, elektronische Artikel,...) inkl. Möbel	Industrielager	Speditionslager
2.4.1.	Die Zeiten vom Beginn der Be- oder Entladung an der Rampe, bis zur Abfahrt des Lkw sind angemessen.	1-4 ☐	1-4 ☐	1-4 ☐	1-4 ☐
2.4.2.	Es gibt ausreichend Lkw-Parkplätze im Umkreis der Be- bzw. Entladestellen.	☐	☐	☐	☐
2.4.3.	Es gibt ausreichend Rampenpersonal.	☐	☐	☐	☐
2.4.4.	Es gibt ausreichend Flurförderzeuge.	☐	☐	☐	☐
2.4.5.	Die Anzahl der geöffneten Ladetore ist ausreichend.	☐	☐	☐	☐
2.4.6.	Die Lagerfläche direkt an der Rampe ist ausreichend.	☐	☐	☐	☐
2.4.7.	Die täglichen Rampenöffnungszeiten sind ausreichend.	☐	☐	☐	☐

		Handelslager täglicher Bedarf (z.B. Lebensmittel)	Handelslager aperiodischer Bedarf (z.B. Textilien, elektronische Artikel,...) inkl. Möbel	Industrielager	Speditionslager
2.4.8.	Die Rampenöffnungszeiten sind an Stoßzeiten angepasst.	☐	☐	☐	☐
2.4.9.	Die Lkw treffen i.d.R. pünktlich ein.	☐	☐	☐	☐
2.4.10.	Der Rampenbetreiber hat ausreichend Informationen darüber, wenn es unterwegs zu Verspätungen des Lkw kommt.	☐	☐	☐	☐
2.4.11.	Der Lkw-Fahrer hat unterwegs ausreichend Informationen darüber, wenn es zu Verzögerungen auf Seiten des Rampenbetreibers kommt.	☐	☐	☐	☐
2.4.12.	Es sind an der Laderampe ausreichend Informationen für die Transporteure über vsl. Wartezeiten verfügbar.	☐	☐	☐	☐
2.4.13.	Für Lkw-Fahrer(innen) ist der Zugang zu sanitären Einrichtungen ausreichend.	☐	☐	☐	☐
2.4.14.	Für Lkw-Fahrer(innen) ist der Zugang zu Aufenthaltsräumen ausreichend.	☐	☐	☐	☐
2.4.15.	Der Umgangston an der Laderampe ist angemessen.	☐	☐	☐	☐
2.4.16.	Die Be- oder Entladung gehört zu den Aufgaben der Fahrer(innen), selbst wenn dies vertraglich nicht fixiert ist.	☐	☐	☐	☐
2.4.17.	Der zeitliche Aufwand für den Lademitteltausch ist angemessen.	☐	☐	☐	☐
2.4.18.	Sofern ein externer Palettentausch notwendig ist, funktioniert dieser gut.	☐	☐	☐	☐
2.4.19.	Die Qualität der zu tauschenden Paletten ist kein Konfliktpunkt.	☐	☐	☐	☐
2.4.20.	Die von den Transportunternehmen mitgeführten Begleitpapiere sind i.d.R. vollständig.	☐	☐	☐	☐

		Handelslager täglicher Bedarf (z.B. Lebensmittel)	Handelslager aperiodischer Bedarf (z.B. Textilien, elektronische Artikel,...) inkl. Möbel	Industrielager	Speditionslager
2.4.21.	Die Dauer der Papierabfertigung ist angemessen.	☐	☐	☐	☐
2.4.22.	Die von den Transportunternehmen abgelieferte Ware ist i.d.R. vollständig.	☐	☐	☐	☐
2.4.23.	Die Lkw-Fahrer(innen) verfügen meist über ausreichend Kenntnisse der örtlichen Abläufe und grundsätzlichen Aufgaben, zu denen sie verpflichtet sind.	☐	☐	☐	☐
2.4.24.	Alle Fahrer(innen) verfügen über ausreichende Sprachkenntnisse, so dass es dadurch zu keiner Verzögerung beim Be- oder Entladen kommt.	☐	☐	☐	☐
2.4.25.	Eigene Fahrzeuge des Empfängers werden bei laufender Entladung nicht vorgezogen und bevorzugt behandelt.	☐	☐	☐	☐
2.4.26.	Die Wartezeiten von der Anmeldung bis zum Beginn der Be- oder Entladung an der Rampe sind angemessen.				
2.4.26.a	... bei Teil- und Komplettladungen	☐	☐	☐	☐
2.4.26.b	... bei Stückgutverkehren	☐	☐	☐	☐
2.4.26.c	... bei Eingangsverkehren	☐	☐	☐	☐
2.4.26.d	... bei Ausgangsverkehren	☐	☐	☐	☐
2.4.26.e	... bei KEP-Diensten	☐	☐	☐	☐
2.4.27.	Welche weiteren Probleme an Laderampen, sei es auf Seiten der Transporteure oder der Verloader / Empfänger, gibt es aus Ihrer Sicht? 				

3. Wartezeit:

Wie lange beträgt die durchschnittliche Wartezeit bei Ihren oder den von Ihnen angefahrenen Laderampen bei den oben von Ihnen (in Frage 2) ausgewählten Rampen (von Anmeldung bis zum Beginn der Be- oder Entladung)?

	Handels- lager täglicher Bedarf (z.B. Lebens- mittel)	Handelslager aperiodischer Bedarf (z.B. Textilien, elektronische Artikel,...), inkl. Möbel	Industrie- lager	Speditions- lager
0 – 30 Minuten	☐	☐	☐	☐
31 – 60 Minuten	☐	☐	☐	☐
61 – 90 Minuten	☐	☐	☐	☐
91 – 120 Minuten	☐	☐	☐	☐
121 – 180 Minuten	☐	☐	☐	☐
181 – 240 Minuten	☐	☐	☐	☐
>240 Minuten	☐	☐	☐	☐

3.1. Wie haben sich bei den oben von Ihnen (in Frage 2) ausgewählten Rampen die Wartezeiten an den Laderampen Ihrer Meinung nach in den vergangenen drei Jahren entwickelt?

Die Wartezeiten ...

	Handels- lager täglicher Bedarf (z.B. Lebens- mittel)	Handelslager aperiodischer Bedarf (z.B. Textilien, elektronische Artikel,...), inkl. Möbel	Industrie- lager	Speditions- lager
...haben sich reduziert.	☐	☐	☐	☐
...sind gleich geblieben.	☐	☐	☐	☐
...haben sich erhöht.	☐	☐	☐	☐

- 3.2. Wie lange beträgt bei den oben von Ihnen (in Frage 2) ausgewählten Rampen die durchschnittliche Durchlaufzeit an Ihren / den von Ihnen angefahrenen Laderampen (von Anmeldung Lkw bis Ausfahrt Lkw)?

	Handels- lager täglicher Bedarf (z.B. Lebens- mittel)	Handelslager aperiodischer Bedarf (z.B. Textilien, elektronische Artikel,...), inkl. Möbel	Industrie- lager	Speditions- lager
0 – 30 Minuten	☐	☐	☐	☐
31 – 60 Minuten	☐	☐	☐	☐
61 – 90 Minuten	☐	☐	☐	☐
91 – 120 Minuten	☐	☐	☐	☐
121 – 180 Minuten	☐	☐	☐	☐
181 – 240 Minuten	☐	☐	☐	☐
>240 Minuten	☐	☐	☐	☐

4. Nutzen Sie bei den von Ihnen ausgewählten Rampen als Rampenbetreiber oder Nutzer Zeitfenstermanagementsysteme (ZMS)?

- ☐ ja
☐ nein

- 4.1. Sofern Sie ZMS nutzen: Zu welcher durchschnittlichen Wartezeitreduzierung führte das ZMS bisher?

Mit Wartezeit ist immer die Zeit gemeint, die beginnt ab der geplanten Anmeldung und endet mit Beginn der Ent-/Beladung!

- ☐ keine Reduzierung
☐ 1 – 15 Min.
☐ 16 – 30 Min.
☐ 31 – 45 Min.
☐ 46 – 60 Min.
☐ 61 – 90 Min.
☐ 91 – 120 Min.
☐ > 120 Min.

4.2.

Sofern Sie ZSM nutzen: Inwieweit stimmen Sie folgenden Aussagen im Hinblick auf Zeitfenstermanagement systeme zu?		Stim me voll und ganz zu	Stimme überwieg end zu	Stimme überwieg end nicht zu	Stimme überha upt nicht zu
4.2.1.	Zeitfenstermanagement systeme führen zu weiteren Restriktionen in der Lkw-Disposition.	☐	☐	☐	☐
4.2.2.	Die angebotenen Zeitfenster sollten flexibler werden.	☐	☐	☐	☐
4.2.3.	Die Zeitfenstersteuerung ist gut geeignet bei Komplettladungen.	☐	☐	☐	☐
4.2.4.	Die Zeitfenstersteuerung ist gut geeignet bei Teilladungen.	☐	☐	☐	☐
4.2.5.	Die Zeitfenstersteuerung ist gut geeignet bei Stückgutverkehren.	☐	☐	☐	☐

5. Wie beurteilen Sie die Auswirkungen von ungeplanten Wartezeiten an den Laderampen?
Ungeplante Wartezeiten an den Laderampen haben ... Auswirkungen auf ...?

		keine	geringe	hohe	sehr hohe
5.1.	Kosten (Produktivität)	☐	☐	☐	☐
5.2.	die Einhaltung von Lenk- und Ruhezeiten	☐	☐	☐	☐
5.3.	die Attraktivität des Berufes Lkw-Fahrer	☐	☐	☐	☐
5.4.	die Umweltbelastung	☐	☐	☐	☐
5.5.	die Infrastrukturbelastung	☐	☐	☐	☐
5.6.	die Verkehrssicherheit	☐	☐	☐	☐

6. Inwieweit können Ihrer Einschätzung nach folgende Maßnahmen zu einer Verbesserung der Situation an der Rampe beitragen?

		kein Lösungs- beitrag	geringer Lösungs- beitrag	hoher Lösungs- beitrag	sehr hoher Lösungs- beitrag
6.1.	Zeitfenstermanagement-Systeme	☐	☐	☐	☐
6.2.	Optimierung Avisierung Lkw-Ankunft, z.B. über Verbindung Telematik Lkw mit Zeitfenster-managementsystem	☐	☐	☐	☐
6.3.	Belegloser Wareneingang (über standardisierten, elektronischen Datenaustausch EDI)	☐	☐	☐	☐
6.4.	Ausweitung Arbeits-/Rampenöffnungszeiten	☐	☐	☐	☐
6.5.	Optimierung der Infrastruktur (z.B. Schaffung von ausreichend Lkw-Stellplätzen)	☐	☐	☐	☐
6.6.	Einrichtung von Expressrampen	☐	☐	☐	☐
6.7.	Verbesserung der bzw. Einrichtung von Aufenthaltsräumen vor Ort für Lkw-Fahrer/innen	☐	☐	☐	☐
6.8.	Verbesserung des Zugangs zu sanitären Einrichtungen vor Ort für Lkw-Fahrer(innen)	☐	☐	☐	☐
6.9.	Prozessoptimierung über die gesamte Supply Chain vom Versand bis zum Empfänger.	☐	☐	☐	☐
6.10.	Umstellung der Beschaffungslogistik des Handels auf Selbstabholung	☐	☐	☐	☐
6.11.	Sonderregelungen für bekannte Lkw-Fahrer(innen) (z.B. priorisierte Abfertigung oder Wareneingangskontrolle zu einem späteren Zeitpunkt)	☐	☐	☐	☐
6.12.	Einführung von sozialen und technischen Mindeststandards für Rampenbetreiber.	☐	☐	☐	☐
6.13.	Feste Zeitfenster für bestimmte Dienstleister	☐	☐	☐	☐

6.14.	Gibt es aus Ihrer Sicht weitere Lösungsmöglichkeiten?

7. Sofern Sie wünschen, können Sie an dieser Stelle noch Anmerkungen zum Gesamtthema machen.

8. Spezifizieren Sie bitte die Branche genauer, der Ihr Unternehmen angehört?
(nur Industrie)

- ☐ Automobilindustrie
- ☐ Baugewerbe
- ☐ Chemieindustrie, Pharmaindustrie
- ☐ Energiewirtschaft
- ☐ Konsumgüterindustrie (FMCG)
- ☐ Landwirtschaft, Agrarwirtschaft, Umwelt
- ☐ Maschinenbau
- ☐ Anlagenbau
- ☐ verarbeitende Industrie
 - ☐ Papier
 - ☐ Metall
 - ☐ Holz
 - ☐ Porzellan, Keramik, Glas
 - ☐ Textil
 - ☐ Rohstoffe
 - ☐ Sonstiges, nämlich:

9. Spezifizierung Handel

- 9.1. Spezifizieren Sie bitte die Handelsart genauer, der Ihr Unternehmen angehört?
(nur Handel)

- ☐ Großhandel
- ☐ Einzelhandel

- 9.2. In welchem Handelssegment ist Ihr Unternehmen überwiegend tätig?

- ☐ überwiegend Handelsgüter mit täglichem Bedarf (z.B. Nahrungs- und Genussmittel, Drogerieartikel)
- ☐ überwiegend Handelsgüter mit aperiodischem Bedarf (Gebrauchsgüter mit mittel- und langfristigem Bedarf wie z.B. Textilien, elektronische Artikel,...), außer Möbel
- ☐ überwiegend Möbelhandel

10. Spezifizierung Transport- und Logistikdienstleister: Spezifizieren Sie bitte Ihre Branche genauer, der Ihr Unternehmen angehört? (nur Logistikdienstleister, Spedition, Transporteur)

- ☐ Logistikdienstleister/ Spediteur mit eigenem Fuhrpark
- ☐ Logistikdienstleister/ Spediteur ohne eigenem Fuhrpark
- ☐ Transportunternehmen

11. Welche Position haben Sie innerhalb Ihres Unternehmens?

- ☐ Geschäftsführer
- ☐ Leiter Logistik
- ☐ Leiter Versand
- ☐ Leiter Eingangslogistik
- ☐ Leiter Lagerstandort
- ☐ Disponent Spedition
- ☐ Lkw-Fahrer
- ☐ Lagermitarbeiter
- ☐ Sonstiges, nämlich _____

12. Betriebsgröße

12.1. Haben Sie die obigen Fragen für Ihr Gesamtunternehmen oder eine Betriebsstätte beantwortet?

- ☐ Gesamtunternehmen
- ☐ Betriebsstätte

12.2. Wie viel Mitarbeiter sind in Ihrem Unternehmen/Ihrer Betriebsstätte beschäftigt?

.....

13. Wie sind Sie auf den Fragebogen aufmerksam geworden?

- ☐ AMÖ
- ☐ BDI
- ☐ BGA
- ☐ BGL
- ☐ BME
- ☐ BVE
- ☐ BVH
- ☐ BVT
- ☐ BWVL
- ☐ Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung BMVBS
- ☐ DSLV
- ☐ DVF
- ☐ DVZ
- ☐ Gesamtverband textil + mode
- ☐ GS1
- ☐ HDE

- ☐ MIV
- ☐ RKW
- ☐ ver.di
- ☐ Verkehrsrundschau
- ☐ sonstiges, nämlich: _____

Wenn Sie eine Auswertung der Umfrage erhalten möchten, senden wir diese Ihnen gerne zu.

Name: : _____

E-Mail Adresse: _____

Weiterhin würden wir uns freuen, wenn Sie sich bereit erklären würden, für eventuelle Rückfragen zur Verfügung zu stehen. Sollten Sie damit einverstanden sein, machen Sie bitte folgende zusätzlichen Angaben.

Unternehmen: _____

Telefon: _____

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) plant eine Informationsbroschüre zum Thema „Schnittstelle Rampe“ herauszugeben, in der auch best-practice-Beispiele zum Rampenthema vorgestellt werden sollen. Sofern Ihr Unternehmen über entsprechende best-practice-Erfahrungen verfügt und darüber hinaus bereit ist, für eine Dokumentation in der Broschüre zur Verfügung zu stehen, würden wir gerne Kontakt mit Ihnen aufnehmen.

Name: : _____

Unternehmen: _____

Telefon: _____

E-Mail Adresse: _____

Vielen Dank für Ihre Unterstützung!

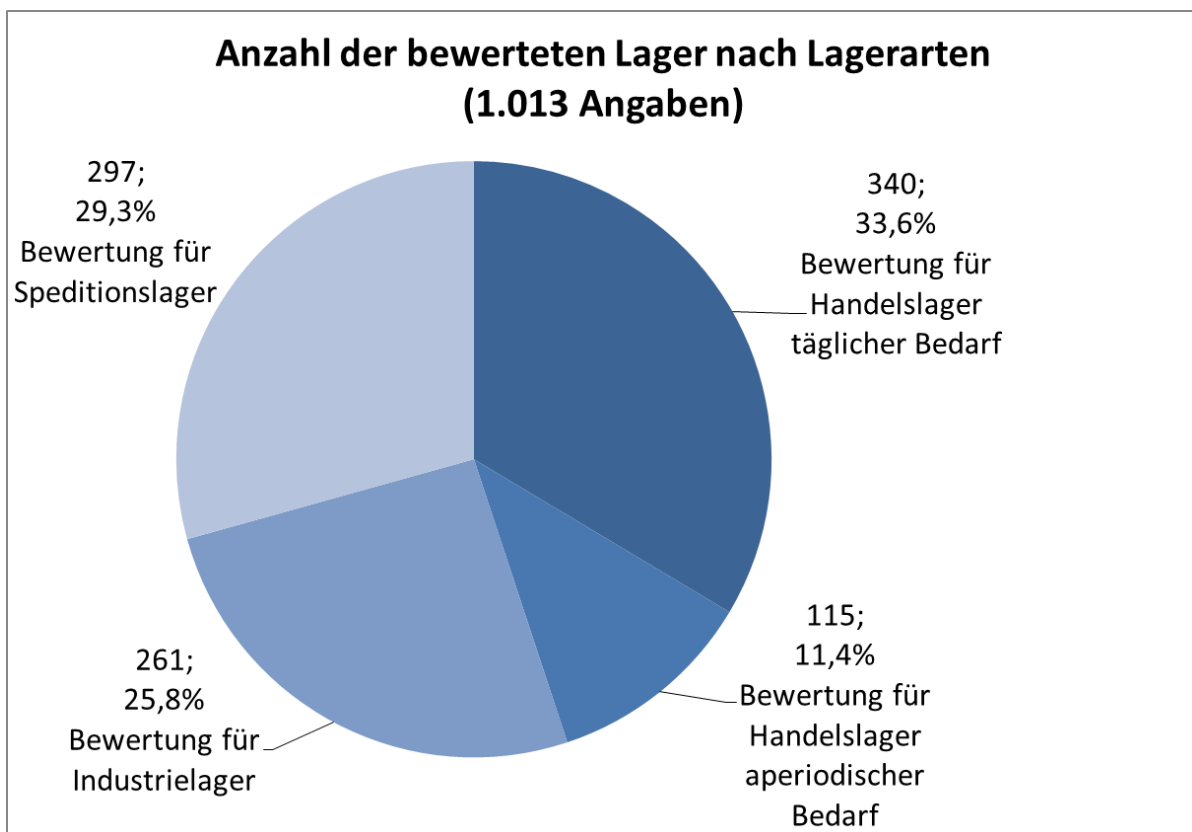
Anhang 4: Struktur der Umfrage - bewertete Lagerarten

Um zu überprüfen, ob sich die Probleme an der Laderampe bei den verschiedenen Lagerarten unterscheiden, wurden die Teilnehmer der Umfrage gebeten, anzugeben, auf welcher der folgenden Lagerarten sich ihre Antworten jeweils beziehen:

- Handelslager des täglichen Bedarfs
- Handelslager des aperiodischen Bedarfs
- Industrielager
- Speditionslager.

Abbildung 1 stellt dar, welche der oben angegebenen Lagerarten von den Umfrageteilnehmern bewertet werden, d. h. für welche Lagerarten die Teilnehmer über Erfahrungen aus der täglichen Praxis verfügen. Dabei konnten durch die Teilnehmer auch verschiedene Lagerarten in einem Fragebogen bewertet werden, vorausgesetzt hierfür liegen Erfahrungen aus der täglichen Praxis seitens der Teilnehmer vor. Dabei war es durchaus gewünscht, dass Unternehmen auch mehrere Lagerarten bewerten. Falls beispielsweise ein Transportunternehmen sowohl Handelslager des täglichen Bedarfs als auch Industrielager anfährt, können für beide Lagerarten Bewertungen abgegeben werden. Da einige Unternehmen Einschätzungen für mehrere Lagerarten abgegeben haben, liegen von den 793 Unternehmen, die sich an der Umfrage beteiligt haben, insgesamt 1.013 Bewertungen für die Lagerarten vor.

Abbildung 1: Anzahl der bewerteten Lager nach Lagerarten



Quelle: Eigene Darstellung

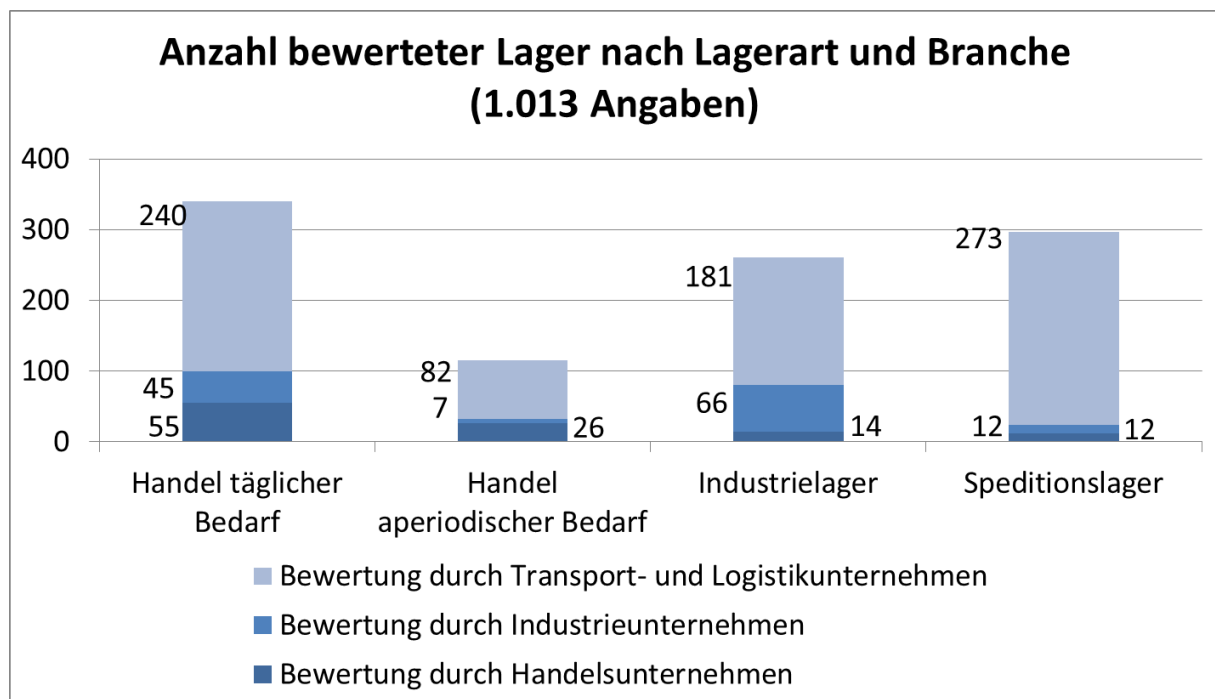
Rund ein Drittel (340 Teilnehmer) der Umfrageteilnehmer haben angegeben, dass sie die Befragung für ein Handelslager für den täglichen Bedarf durchführen. 115 Teilnehmer (11 %) beziehen ihre Antworten auf ein Handelslager für den aperiodischen Bedarf. 261 Teilnehmer (26 %) beziehen ihre Antworten auf Industrielager und weitere 297 Teilnehmer (29 %) haben in den weiteren Fragen Speditionslager bewertet. Daher liegt für alle vier zur Auswahl gestellten Lagerarten eine

ausreichende Anzahl an Antworten vor, um im weiteren Verlauf nach diesen Lagerarten differenziert auswerten zu können.

Die folgende Abbildung 2 zeigt, dass insbesondere Unternehmen aus der Transportwirtschaft bei der Bewertung von allen vier zur Auswahl gestellten Lagerarten in großer Anzahl vertreten sind. Aufgrund der insgesamt geringeren Teilnehmerzahl von Industrie- und Handelsunternehmen an der Umfrage im Vergleich zu den Transportunternehmen haben dagegen jeweils nur eine begrenzte Anzahl von Industrie- und Handelsunternehmen die zur Auswahl angegebenen Lagerarten bewertet.

Handelslager des täglichen Bedarfs wurden beispielsweise von insgesamt 100 Industrie- und Handelsunternehmen (davon 45 Industrieunternehmen und 55 Handelsunternehmen) und damit in einer hohen Fallzahl bewertet. Industrielager wurden zwar von insgesamt 261 Teilnehmern bewertet, allerdings sind darunter nur 14 Handelsunternehmen, so dass die getroffenen Bewertungen der Handelsunternehmen über Industrielager in den folgenden Auswertungen aufgrund der geringen Fallzahl vorsichtig zu interpretieren sind. Ebenso wurden die Handelslager für den aperiodischen Bedarf nur von 7 Industrieunternehmen bewertet. Auch die Bewertung von Speditionslagern durch die Industrie (12 Teilnehmer) und den Handel (12 Teilnehmer) ist aufgrund der geringen Fallzahl nur bedingt aussagekräftig. Im Folgenden wird daher in den jeweiligen Auswertungen auf die Darstellung der Bewertungen für die o.g. Lagerarten und Teilnehmer verzichtet.

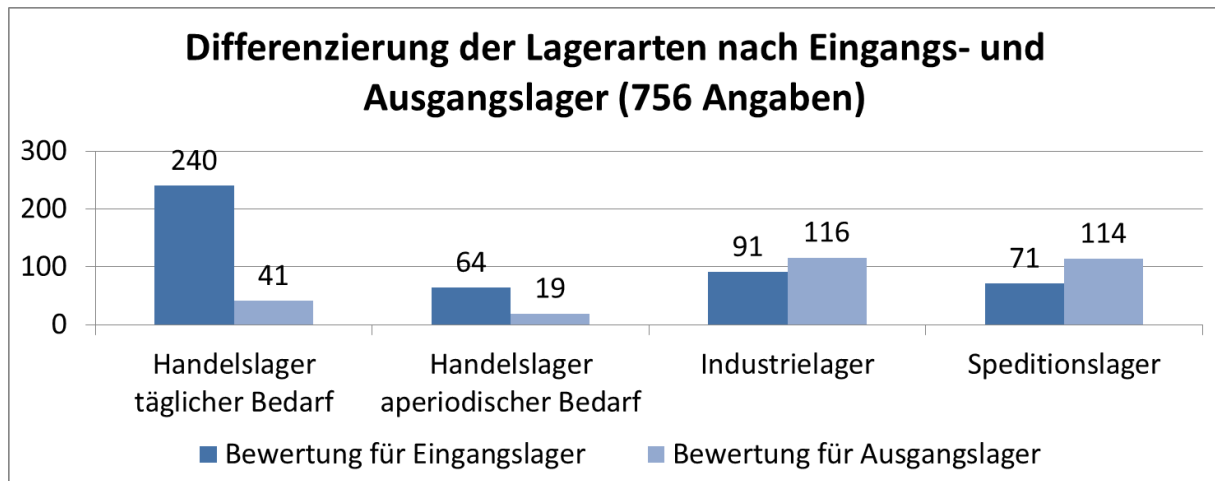
Abbildung 2: Anzahl bewerteter Lager nach Lagerart und Branche



Quelle: Eigene Darstellung

Um festzustellen, ob sich Wartezeiten an den Lagern voneinander unterscheiden, je nachdem ob es sich um Eingangs- oder Ausgangsverkehre handelt, wurde bei den Teilnehmern abgefragt, ob sich ihre Antworten eher auf ein Eingangslager oder eher auf ein Ausgangslager beziehen (vgl. Abbildung 3).

Abbildung 3: Differenzierung der bewerteten Lagerarten nach Eingangs- und Ausgangslager

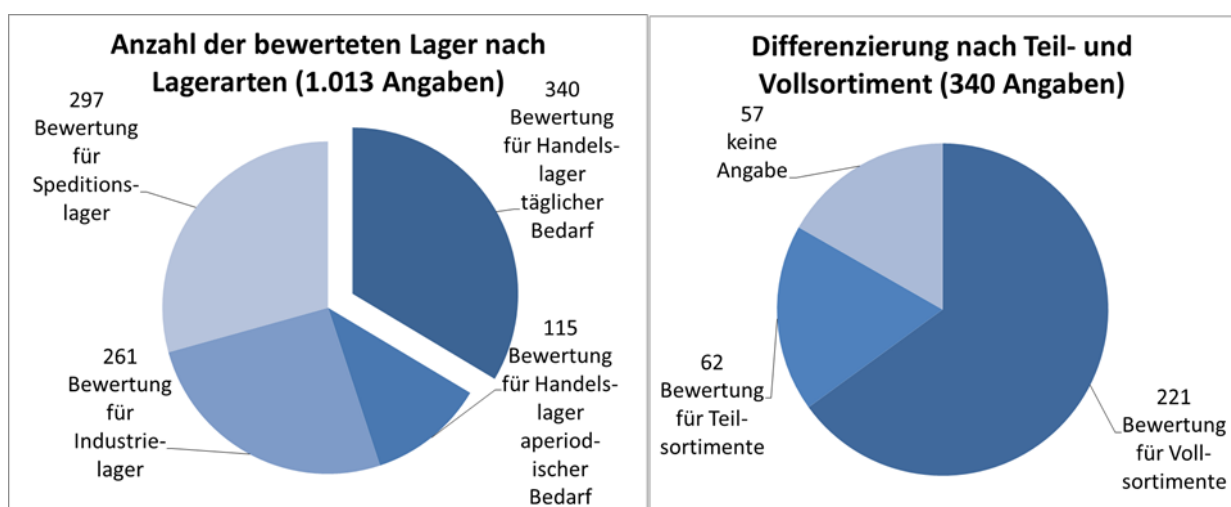


Quelle: Eigene Darstellung

Während bei Handelslagern überwiegend Eingangslager durch die Teilnehmer bewertet wurden, zeigt sich für Industrie- und Speditionslager, dass tendenziell mehr Ausgangslager als Eingangslager bewertet wurden. Zumindest für Handelslager des täglichen Bedarfs, Industrielager sowie Speditionslager kann somit aufgrund der entsprechend vorhandenen Fallzahlen ein Vergleich zwischen den Aussagen der Teilnehmer zu den Eingangsverkehren sowie zu den Ausgangsverkehren erfolgen.

In vielen Fachinterviews mit Speditionen, Industrie- und Handelsunternehmen, welche im Rahmen der Erarbeitung der Studie „Schnittstelle Rampe – Lösungen zur Vermeidung von Wartezeiten“ durch die Autoren durchgeführt wurden, wurde davon berichtet, dass ein Handelslager für den täglichen Bedarf mit Vollsortiment eine höhere Komplexität aufweist als ein Handelslager mit Teilsortiment. Um diesen Aspekt bei der Befragung analysieren zu können, wurden die Teilnehmer gebeten, anzugeben, ob sich ihre Aussagen eher auf ein Handelslager des täglichen Bedarfs mit Vollsortiment oder mit Teilsortiment beziehen (vgl. Abbildung 4).

Abbildung 4: Differenzierung Handelslager täglicher Bedarf nach Teil- und Vollsortiment



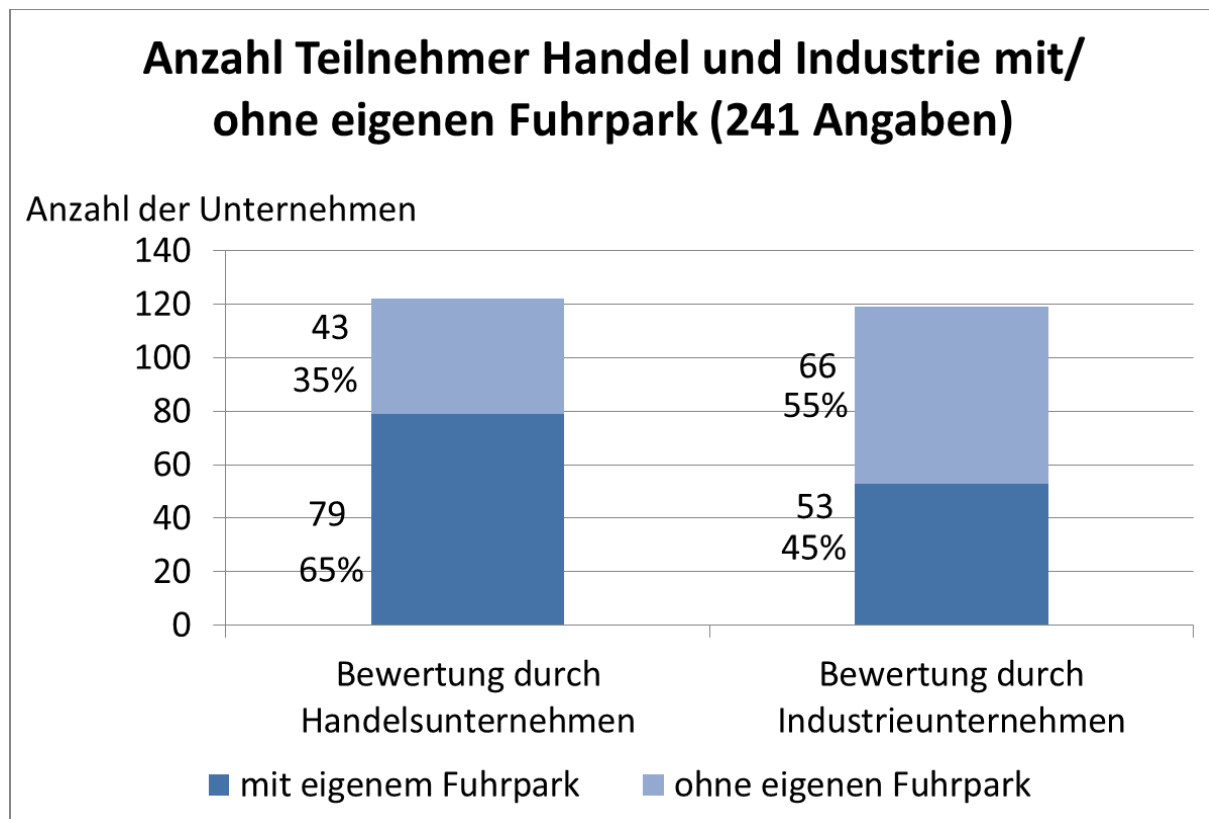
Quelle: Eigene Darstellung

Von den insgesamt 340 Unternehmen, die ihre Angaben auf ein Handelslager des täglichen Bedarfs beziehen, haben 221 Unternehmen geantwortet, dass sie in den folgenden Fragen eher ein Handelslager mit Vollsortiment bewerten. 62 Unternehmen bewerten Handelslager des täglichen Bedarfs mit Teilsortiment (57 Unternehmen haben hierzu keine Angaben gemacht). Aufgrund der

vorhandenen Fallzahlen kann bei verschiedenen Fragestellungen, wie z. B. Wartezeiten an den Laderampen, eine Differenzierung in den Auswertungen zwischen Vollsortiment und Teilsortiment erfolgen.

Grundsätzlich besteht die These, dass Fuhrunternehmen mit direktem Bezug zum operativen Geschehen an den Laderampen eine andere Wahrnehmung zur Rampenproblematik haben als Betreiber von Laderampen oder Speditionen ohne eigenen Fuhrpark. Um diese These zu überprüfen, wurden die Teilnehmer danach differenziert, ob diese über einen eigenen Fuhrpark verfügen. In einem ersten Schritt wurde diese Unterscheidung für Handels- und Industrieunternehmen und anschließend für die Teilnehmer aus der Transport- und Logistikbranche durchgeführt (vgl. Abbildung 5).

Abbildung 5: Teilnehmer Handel und Industrie mit/ohne eigenen Fuhrpark

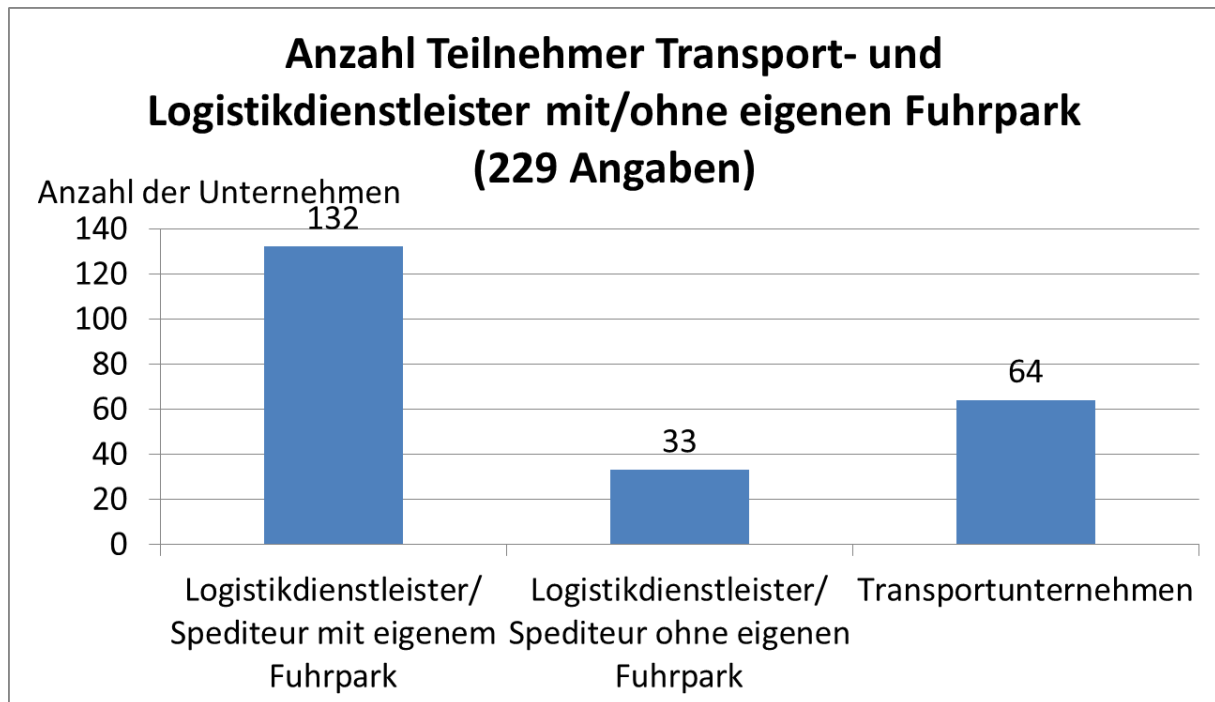


Quelle: Eigene Darstellung

Nach Abbildung 5 verfügen 65 % der teilnehmenden Handelsunternehmen sowie 45 % der teilnehmenden Industrieunternehmen über einen eigenen Fuhrpark. Somit treten diese Unternehmen einerseits als Betreiber von Laderampen, andererseits aber auch als Transporteur mit direktem Kontakt zu eigenen und ggf. fremden Laderampen auf. Die Teilnehmer der Umfrage ohne eigenen Fuhrpark können dagegen die Situation an den Laderampen nur in Ihrer Funktion als Betreiber von Laderampen einschätzen. Daher wird im späteren Verlauf der Untersuchung bei der Einschätzung der Wartezeiten an den Laderampen untersucht, inwiefern sich die Bewertungen der Industrie- und Handelsunternehmen mit Werkverkehr von denen ohne eigenen Fuhrpark unterscheiden. Da Handelsunternehmen ihren eigenen Fuhrpark allerdings eher im Versand aus den Zentrallagern zu den Filialen einsetzen, sind diese Auswertungen insbesondere im Vergleich zu den Eingangsverkehren an Zentrallagern vorsichtig zu interpretieren.

Bei den Transport- und Logistikunternehmen haben die Teilnehmer der Umfrage überwiegend angegeben, dass diese über einen eigenen Fuhrpark verfügen und somit nicht nur als Frachtenvermittler tätig sind (vgl. Abbildung 6).

Abbildung 6: Teilnehmer Logistik und Transport mit/ohne eigenen Fuhrpark



Quelle: Eigene Darstellung

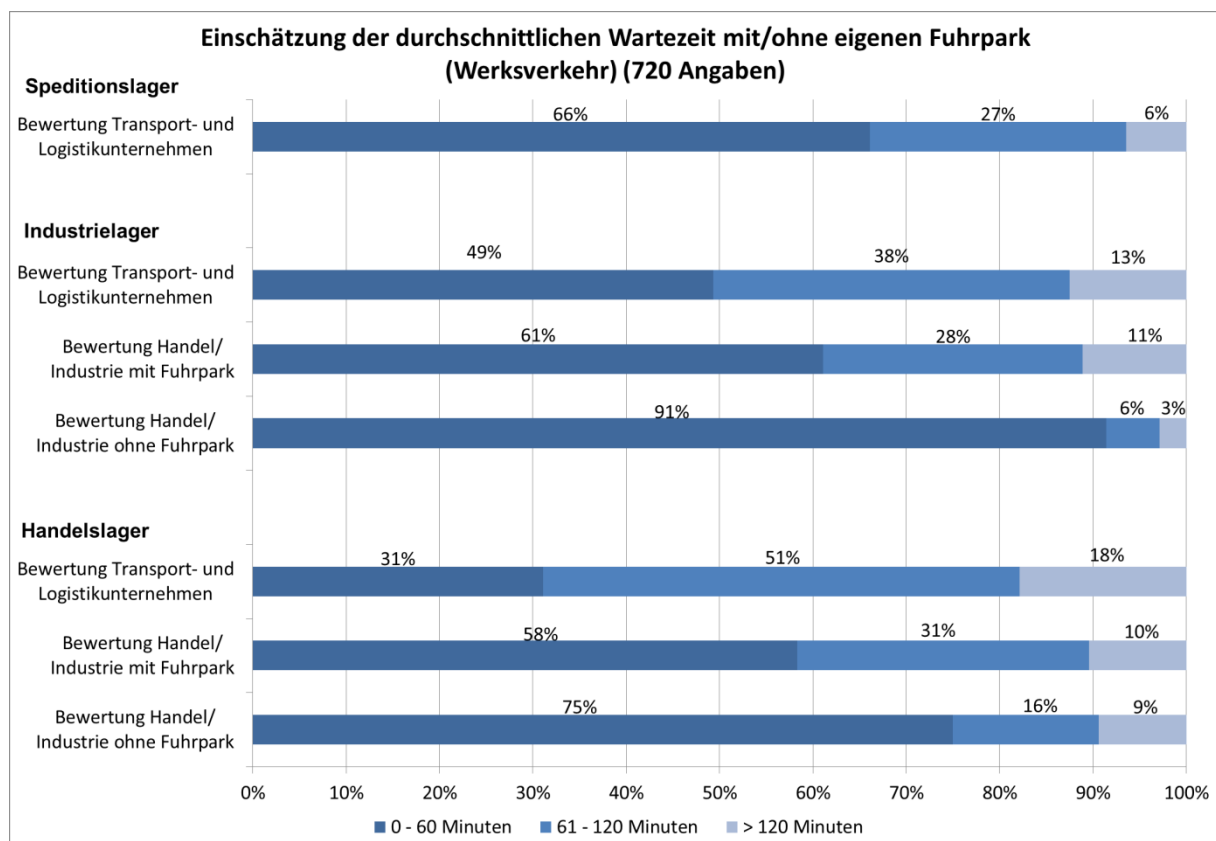
Anhang 5: Umfrageergebnisse - Wartezeiten bei verschiedenen Lagertypen

Bei der Analyse der Wartezeiten wurde auch untersucht, inwiefern sich die Wahrnehmung der Wartezeit verändert, je nachdem, ob die Rampenbetreiber einen eigenen Fuhrpark unterhalten oder nicht.

58 % der Handels- und Industrieunternehmen mit eigenem Fuhrpark bzw. mit Werksverkehr schätzen die Wartezeiten an Handelslagern für den täglichen Bedarf geringer ein als eine Stunde. Im Vergleich hierzu sind 75 % der Handels- und Industrieunternehmen ohne eigenen Fuhrpark der Ansicht, dass die durchschnittliche Wartezeit weniger als eine Stunde beträgt (vgl. Abbildung 7). Somit schätzen Handels- und Industrieunternehmen mit eigenem Fuhrpark die Wartezeiten tendenziell höher ein als die entsprechenden Unternehmen ohne eigenen Fuhrpark. Dies spricht für die These, dass die Wartezeiten dann höher bewertet werden, wenn eine persönliche Betroffenheit gegeben ist, d. h. wenn eigene Erfahrungen als Transporteur vorliegen.

Auch die Bewertung der Wartezeiten an Industrielagern durch Handels- und Industrieunternehmen mit und ohne eigenen Fuhrpark bestätigen diese These. 91 % der Handels- und Industrieunternehmen ohne Fuhrpark schätzen die Wartezeiten an Industrielagern geringer als eine Stunde ein, während dies bei den Handels- und Industrieunternehmen mit eigenem Fuhrpark nur noch 61 % der Teilnehmer einschätzen.

Abbildung 7: Einschätzung durchschnittliche Wartezeiten mit/ohne eigenen Fuhrpark



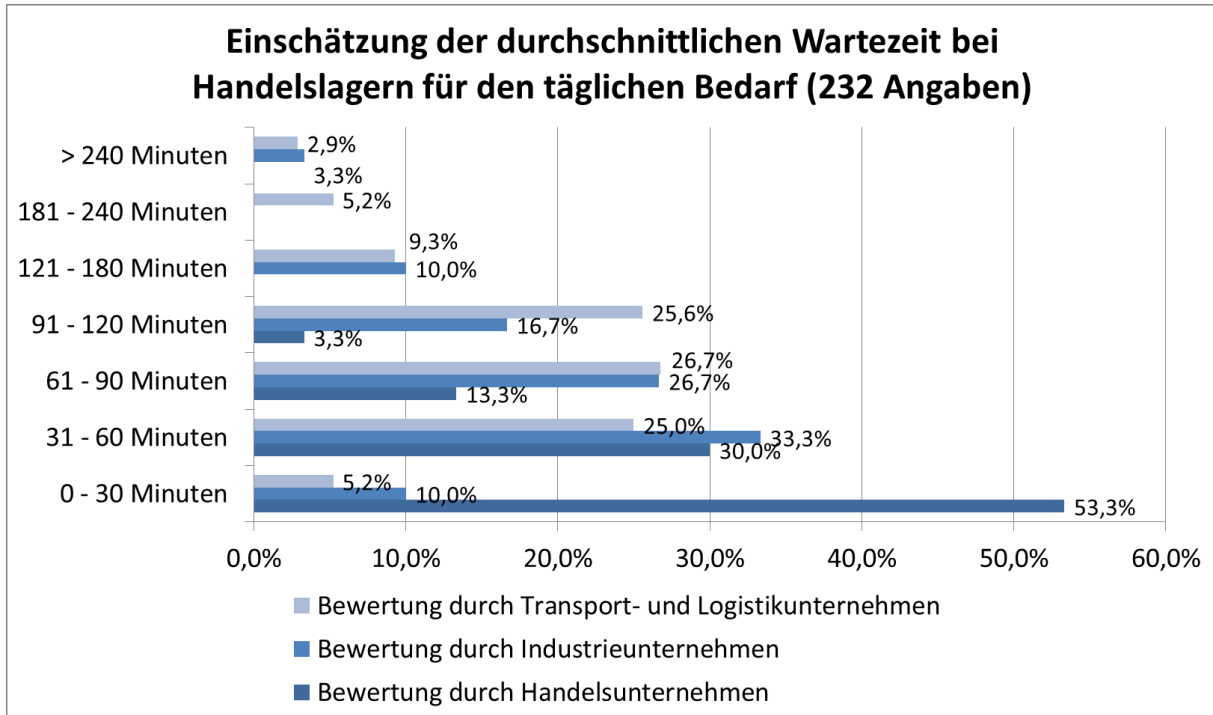
Quelle: Eigene Darstellung

Im Folgenden werden die jeweiligen detaillierten Angaben über durchschnittliche Wartezeiten der Teilnehmer aus Handel, Industrie und Transportwirtschaft bei den verschiedenen Lagerarten vorgestellt.

Wartezeiten bei Handelslagern für den täglichen Bedarf

Insgesamt 232 Unternehmen haben die durchschnittlichen Wartezeiten an Handelslagern für den täglichen Bedarf eingeschätzt (vgl. Abbildung 8).

Abbildung 8: Einschätzung der Wartezeiten bei Handelslagern für den täglichen Bedarf



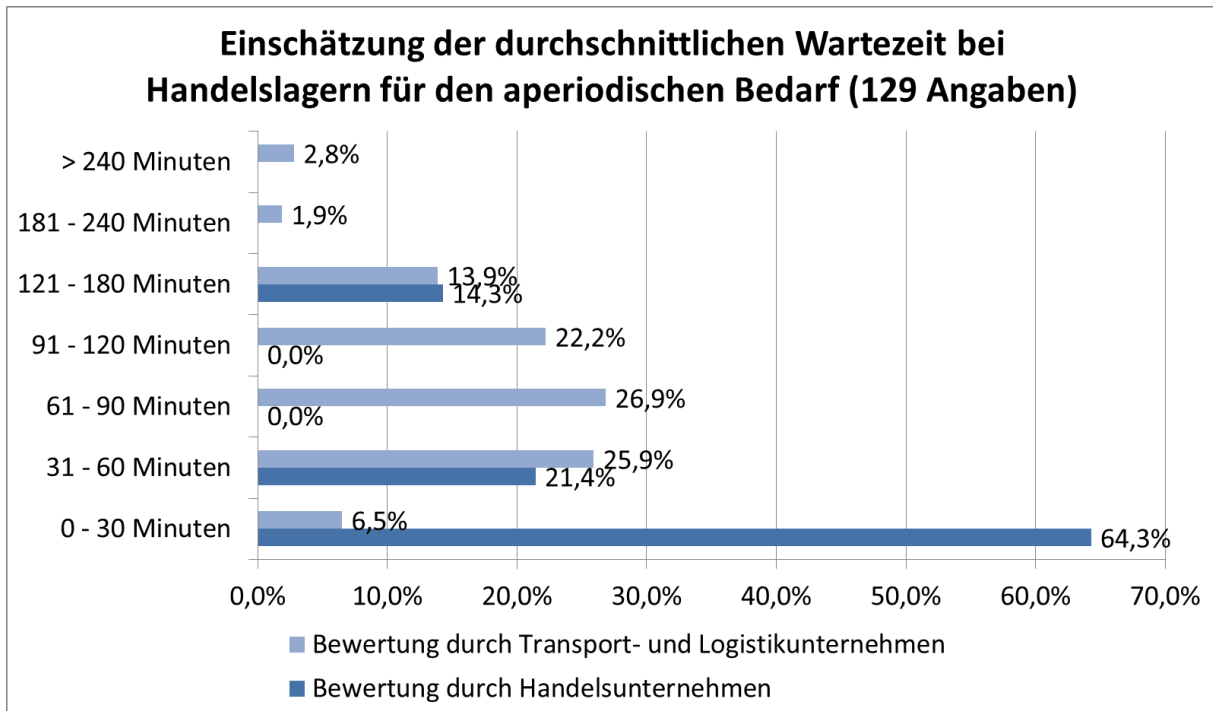
Quelle: Eigene Darstellung

53 % der Handelsunternehmen schätzen die Wartezeiten an den Handelslagern des täglichen Bedarfs geringer als 30 Minuten ein. Darüber hinaus sind 83 % der Handelsunternehmen der Ansicht, dass die durchschnittlichen Wartezeiten unter einer Stunde betragen. Dies wird jedoch nur von 30 % der Transporteure bzw. 43 % der Industrieunternehmen so gesehen. Ein ähnliches Bild zeigt sich bei den längeren Wartezeiten: Lediglich 3 % der Teilnehmer aus dem Handel schätzen die Wartezeiten größer als 90 Minuten ein, während 43 % der Transporteure die Wartezeiten mindestens so lang einschätzen. Hier bestätigt sich die oben bereits beschriebene Diskrepanz zwischen der Wahrnehmung von Wartezeiten auf Seiten der Handelsunternehmen und der Transportunternehmen.

Wartezeiten bei Handelslagern für den aperiodischen Bedarf

Die Einschätzung der Wartezeiten bei den Handelslagern für den aperiodischen Bedarf ist analog zu derjenigen für die Handelslager des täglichen Bedarfs. Auch hier liegen die Einschätzungen der Akteure weit auseinander (vgl. Abbildung 9). 64 % der Handelsunternehmen schätzen die durchschnittlichen Wartezeiten geringer als 30 Minuten ein, während dies nur 7 % der Transporteure tun. Immerhin werten insgesamt 32 % der Transporteure, dass die Wartezeiten bei Handelslagern für den aperiodischen Bedarf unter einer Stunde liegen.

Abbildung 9: Einschätzung der Wartezeiten bei Handelslagern für den aperiodischen Bedarf



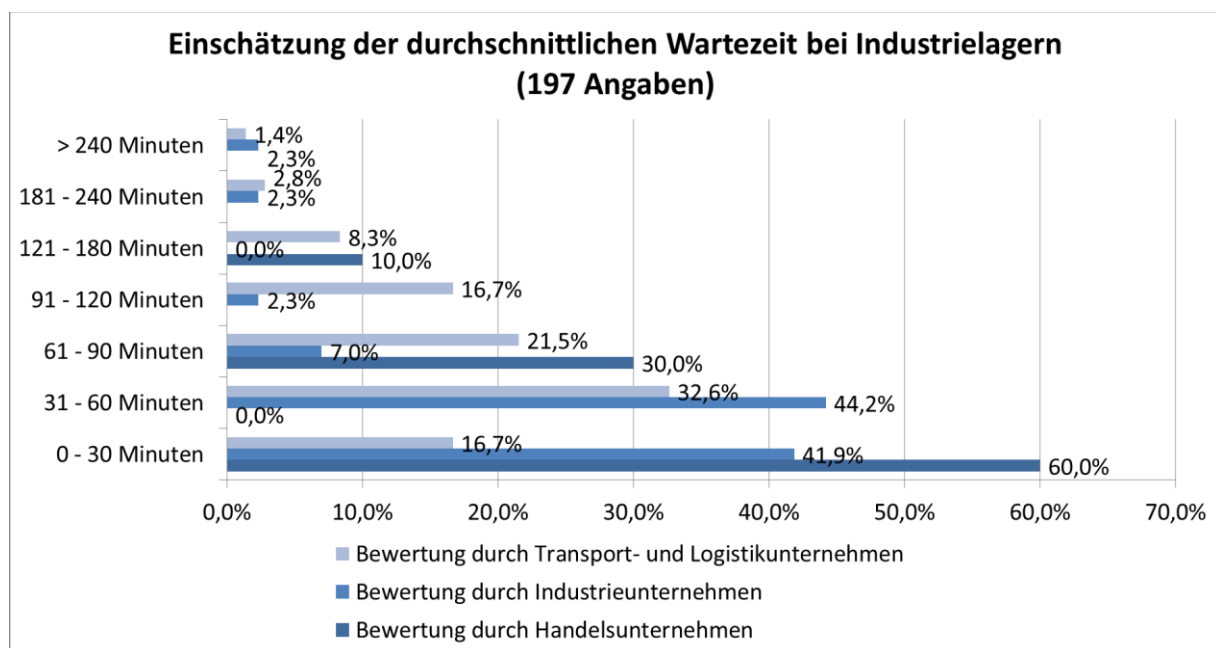
Quelle: Eigene Darstellung

Wartezeiten bei Industrielagern

Die Wartezeiten an Industrielagern werden durch Transportunternehmen kürzer eingeschätzt als bei Handelslagern. Fast die Hälfte der Transportunternehmen bewertet die Wartezeiten an Industrielagern unter einer Stunde. Im Vergleich dazu haben bei Handelslagern nur 30 % der Transportunternehmen Wartezeiten von unter einer Stunde eingeschätzt. Allerdings geben 85 % der Industrieunternehmen Wartezeiten von unter einer Stunde an, so dass auch hier ein deutlicher Unterschied in der Wahrnehmung zwischen Industrie- und Transportunternehmen besteht.

Auffallend ist die positive Bewertung von Wartezeiten an Industrielagern durch Handelsunternehmen. 60 % der Handelsunternehmen schätzen die Wartezeiten an Industrielagern geringer als eine Stunde ein, was für überwiegend positive Erfahrungen mit Wartezeiten an Industrielagern spricht (vgl. Abbildung 10).

Abbildung 10: Einschätzung der Wartezeiten bei Industrielagern

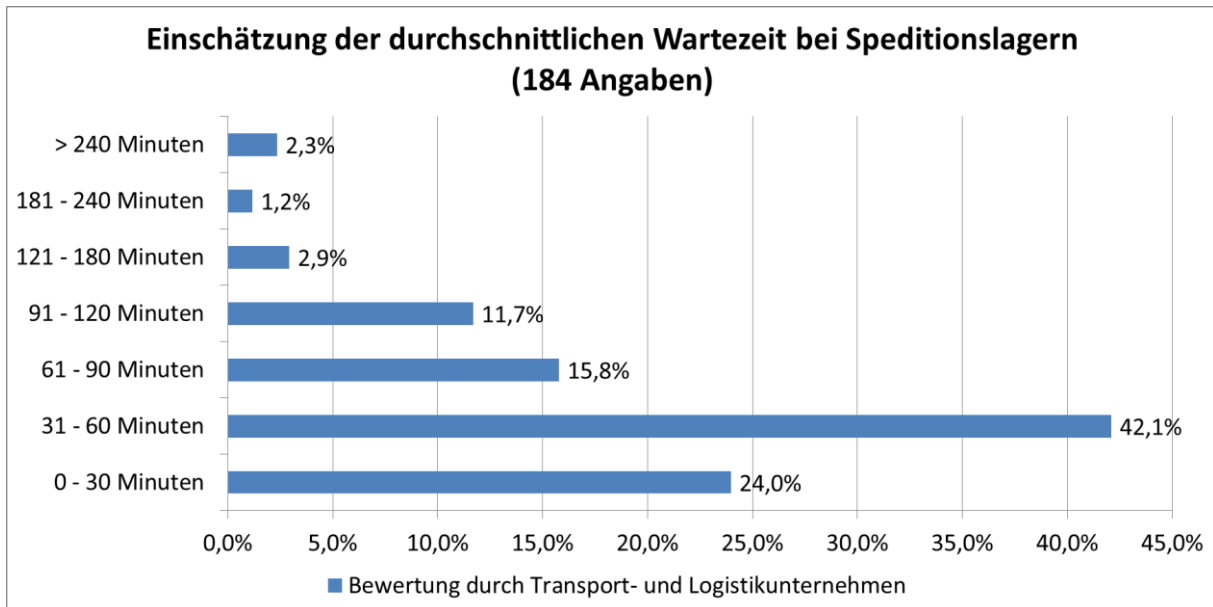


Quelle: Eigene Darstellung

Wartezeiten bei Speditionslagern

Aufgrund zu geringer Fallzahlen seitens der Teilnehmer aus Industrie und Handel können Speditionslager nur durch Teilnehmer aus der Transport- und Logistikbranche bewertet werden, was natürlich die Aussagen etwas relativiert. Abbildung 11 zeigt, dass ca. 2/3 der Transportunternehmen die Wartezeiten geringer als eine Stunde einschätzen.

Abbildung 11: Einschätzung der Wartezeiten bei Speditionslagern



Quelle: Eigene Darstellung

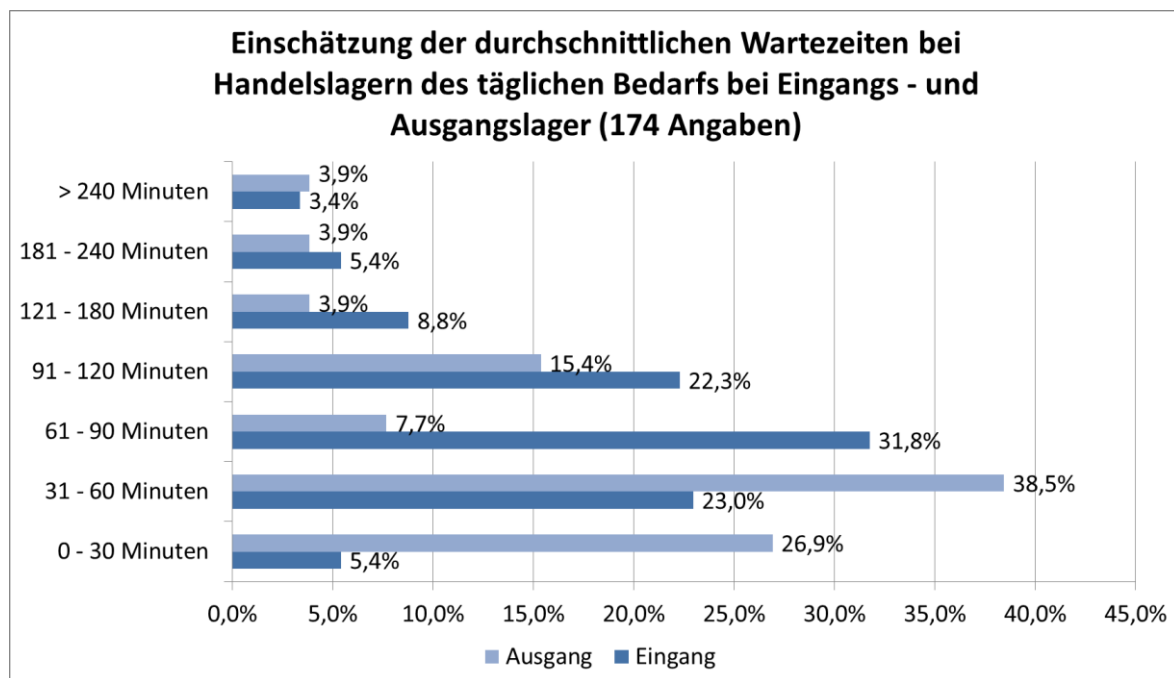
Damit werden die Wartezeiten an Speditionslagern durch die Transportunternehmen deutlich geringer eingeschätzt als bei Industrie- oder Handelslagern. Eine mögliche Erklärung hierfür kann in den getakteten Verkehren liegen. Die Sendungen werden meist abends abgeholt und müssen morgens bereits zugestellt sein. Somit sind die Anfahrts- und Abfahrtszeiten der Lkw im Voraus zeitlich geplant. Alle Prozessabläufe im Speditionslager sind auf diese Anfahrts- und Abfahrtszeiten ausgerichtet. Darüber hinaus werden die Transport- und Logistikunternehmen in vielen Fällen sowohl Verursacher als auch Betroffene von langen Wartezeiten sein, so dass ein hoher Anreiz besteht, die Wartezeiten möglichst gering zu halten.

Wartezeiten bei Ein- bzw. Ausgangsverkehren

Um feststellen zu können, ob die Herausforderung von längeren Wartezeiten an Handelslagern eher bei Eingangs- oder bei Ausgangsverkehren bestehen, konnten die Teilnehmer der Umfrage angeben, ob diese eher Eingangs- oder Ausgangsverkehre bewerten. Dabei haben insgesamt 466 Unternehmen Eingangsverkehre- und 290 Unternehmen Ausgangsverkehre bewertet (vgl. Abbildung 3).

Abbildung 12 zeigt deutlich auf, dass die Wartezeiten an Handelslagern des täglichen Bedarfs bei Eingangsverkehren wesentlich höher bewertet werden als bei Ausgangsverkehren. So schätzen knapp 2/3 der befragten Unternehmen, dass die Wartezeiten bei Ausgangsverkehren weniger als eine Stunde betragen. Im Gegensatz hierzu sind nur 28 % der Teilnehmer derselben Ansicht bei Eingangsverkehren. Es kann daher davon ausgegangen werden, dass die Unternehmen die Probleme durch das Auftreten von längeren Wartezeiten insbesondere bei Eingangsverkehren sehen. Hier unterliegt i. d. R. die Steuerung der Eingangsverkehre im Gegensatz zu den Ausgangsverkehren nicht dem Rampenbetreiber und so hat dieser auch weniger Einfluss auf den zeitlichen Verlauf des Aufkommens an den Laderampen. Hinzu kommen schätzungsweise längere Bearbeitungsdauern bei Eingangsverkehren durch die Erfassung und Bearbeitung der Transportbegleitpapiere, der Wareneingangsprüfung und weiteren Prozessschritten.

Abbildung 12: Einschätzung durchschnittlicher Wartezeiten für Eingangs- und Ausgangsverkehre bei Handelslagern des täglichen Bedarfs



Quelle: Eigene Darstellung

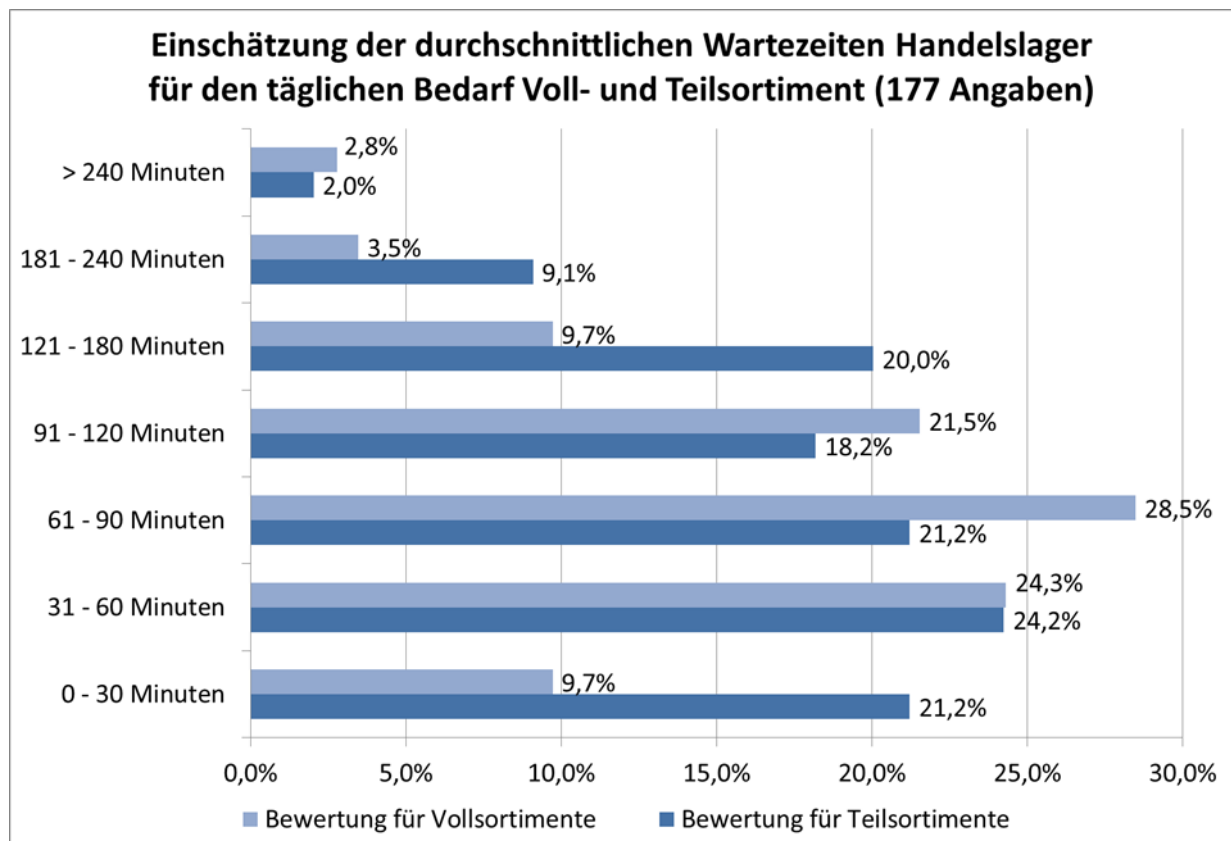
Wartezeiten bei Voll- bzw. Teilsortimentslagern

Neben der Differenzierung nach Eingangs- und Ausgangslager wurde für Handelslager des täglichen Bedarfs auch analysiert, ob das Sortiment (Voll- oder Teilsortiment) einen Einfluss auf die Wartezeiten hat. Dahinter verbirgt sich die These, dass mit zunehmender Sortenanzahl in einem Lager die Komplexität der Warenanlieferung steigt. Während Handelsunternehmen mit Teilsortiment beispielsweise wenige tausend Sorten, dafür aber in großen Stückzahlen ordern, belaufen sich die Stückzahlen bei Vollsortimentern auf deutlich mehr Sorten. Entsprechend geringer kann das Ordervolumen je Sorte sein. Dies kann zur Folge haben, dass an Handelslagern mit Vollsortiment mehr Stückgutverkehre im Eingang sind als bei Lagern mit Teilsortiment, womit tendenziell die Anzahl der täglich anliefernden Lkw an den Laderampen steigt.

Abbildung 13 zeigt, dass die o. g. aufgestellte These durch die Teilnehmer überwiegend bestätigt wird. 21 % der Teilnehmer schätzen die Wartezeiten an Handelslagern mit Teilsortiment geringer als eine halbe Stunde, während an Handelslagern mit Vollsortiment nur 10 % der Unternehmen dieser Meinung sind. Allerdings schätzen auch 31 % der Teilnehmer die Wartezeiten an Handelslagern mit Teilsortiment länger als zwei Stunden. Dies wird nur durch 16 % der Teilnehmer an Handelslagern mit Vollsortiment so gesehen.

Es kann daher angenommen werden, dass bei vielen Lagern mit Teilsortiment geringere Wartezeiten bestehen als bei Lagern mit einem Vollsortiment.

Abbildung 13: Einschätzung der durchschnittlichen Wartezeiten bei Handelslagern für den täglichen Bedarf für Voll- und Teilsortimente



Quelle: Eigene Darstellung

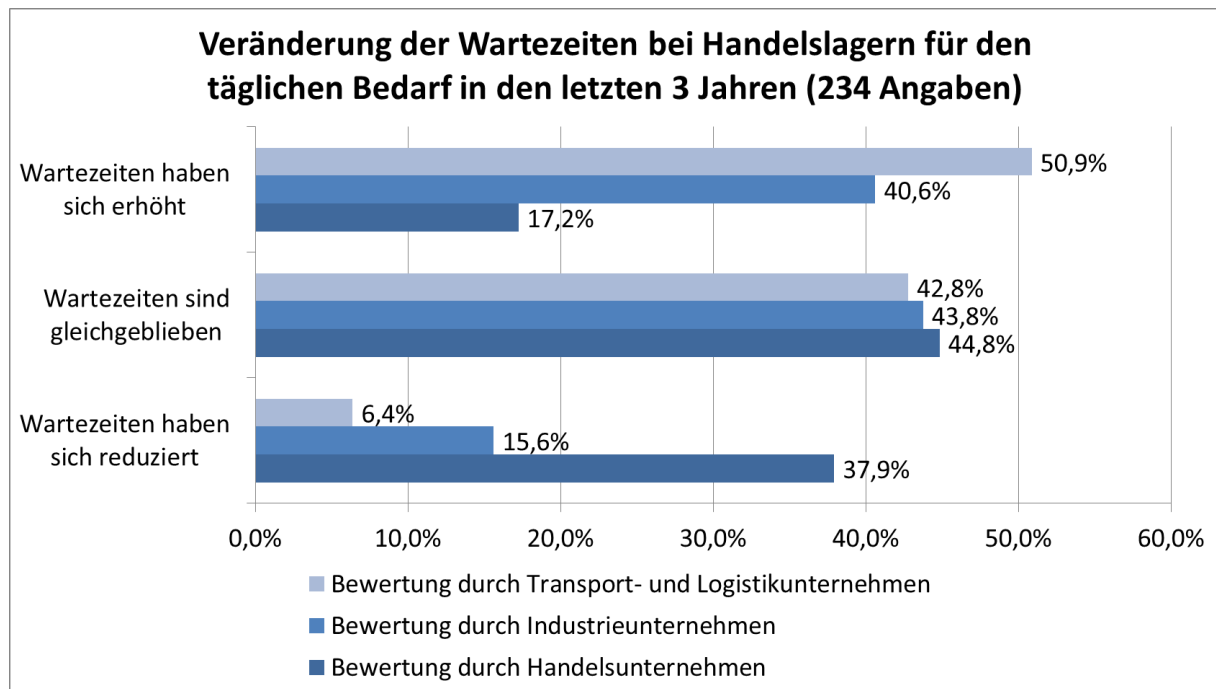
Anhang 6: Umfrageergebnisse - Entwicklung von Wartezeiten bei verschiedenen Lagertypen

Im Folgenden wird für die jeweiligen Lagerarten dargestellt, wie sich die Wartezeiten aus Sicht der Teilnehmer in den vergangenen drei Jahren verändert haben.

Entwicklung der Wartezeiten bei Handelslagern für den täglichen Bedarf

Abbildung 14 zeigt die Einschätzungen der Teilnehmer über die Entwicklung der Wartezeiten an Handelslagern für den täglichen Bedarf in den vergangenen drei Jahren. Während 38 % der Handelsunternehmen einschätzen, dass sich die Wartezeiten an ihren Lagern verringert haben, teilen diese Einschätzung nur 6 % der Transportunternehmen bzw. 16 % der Industrieunternehmen. Hingegen sehen 51 % der Transportunternehmen eine Erhöhung der Wartezeiten in den vergangenen drei Jahren. Gestützt wird diese Einschätzung von immerhin 41 % der Industrieunternehmen. Es besteht somit Grund zu der Annahme, dass sich die Wartezeiten an Handelslagern für den täglichen Bedarf in den letzten drei Jahren tendenziell eher verschlechtert haben bzw. gleichgeblieben sind.

Abbildung 14: Entwicklung der Wartezeiten bei Handelslagern für den täglichen Bedarf

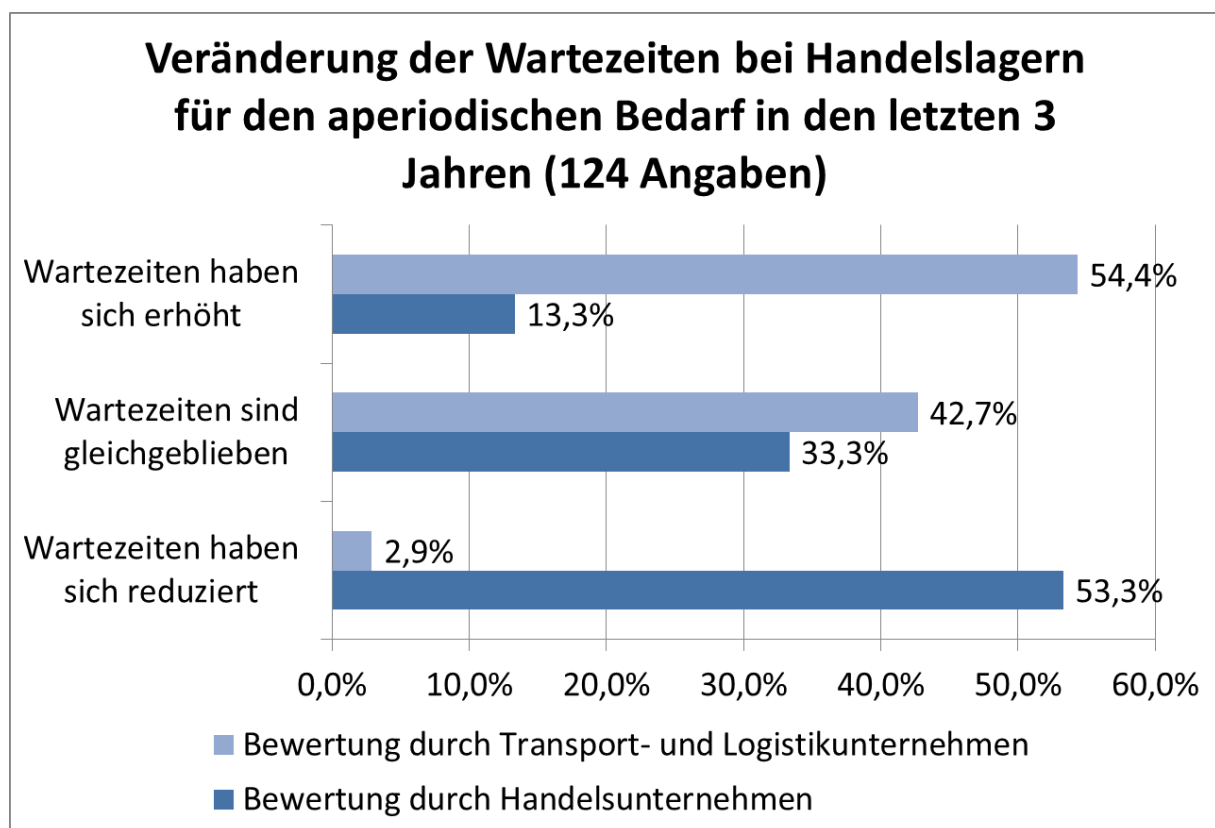


Quelle: Eigene Darstellung

Entwicklung der Wartezeiten bei Handelslagern für den aperiodischen Bedarf

Eine weitgehend identische Einschätzung wie bei den Handelslagern für den täglichen Bedarf besteht bei den Akteuren über die Entwicklung der Wartezeiten bei den Handelslagern für den aperiodischen Bedarf. Hier geben 53 % der Handelsunternehmen an, dass sich die Wartezeiten reduziert haben, während lediglich 3 % der Transportunternehmen diese Einschätzung teilen. 54 % der Transportunternehmen schätzen, dass sich die Wartezeiten erhöht haben, immerhin 18 % der Handelsunternehmen teilen diese Einschätzung (vgl. Abbildung 15). Eine Bewertung der Industrieunternehmen zu dieser Fragestellung liegt nur in geringer Anzahl vor, so dass auf die Darstellung der Ergebnisse in der Abbildung verzichtet wird. Eine Erklärung für die unterschiedliche Bewertung durch Transport- und Handelsunternehmen könnte sein, dass insbesondere Handelsunternehmen in den vergangenen Jahren verstärkt ZMS eingeführt haben. Daraus könnten die Teilnehmer aus den Handelsunternehmen ableiten, dass durch die eingeleiteten Maßnahmen Wartezeiten reduziert werden konnten. Dies scheint zumindest aber aus Sicht der Transportunternehmen nicht der Fall zu sein.

Abbildung 15: Entwicklung der Wartezeiten bei Handelslagern für den aperiodischen Bedarf



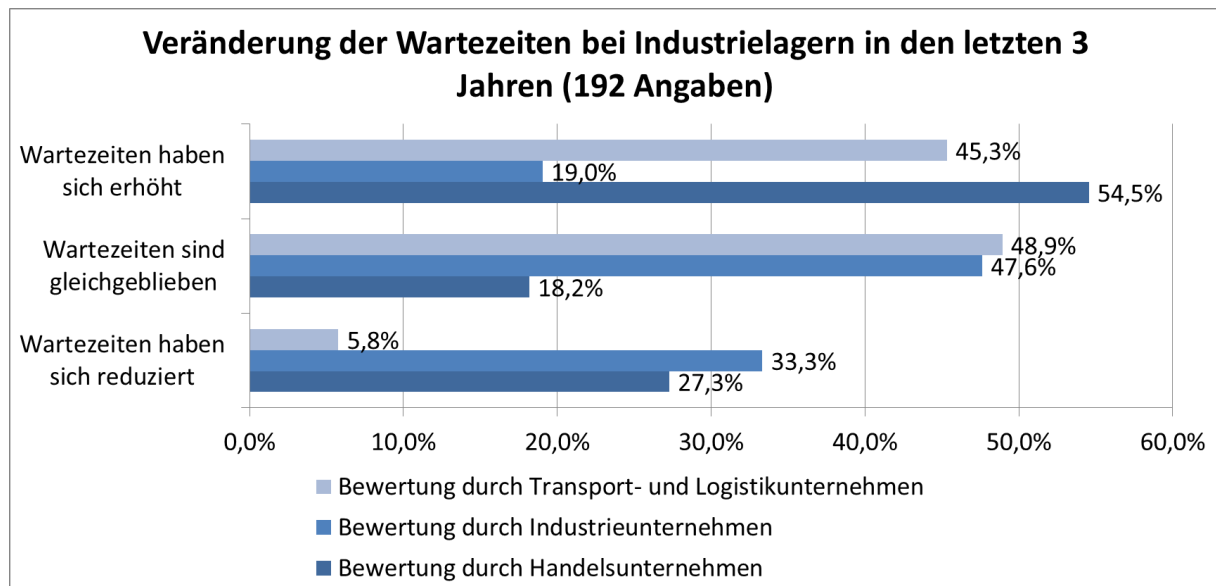
Quelle: Eigene Darstellung

Entwicklung der Wartezeiten bei Industrielagern

45 % der Transportunternehmen schätzen, dass sich die Wartezeiten an Industrielagern in den letzten drei Jahren erhöht haben. Interessanterweise schätzen auch 54 % der Handelsunternehmen, dass sich die Wartezeiten an Industrielagern erhöht haben, wohingegen Handelsunternehmen die Entwicklung an ihren eigenen Laderampen deutlich besser einstufen. Dieses Ergebnis ist auf den ersten Blick kaum erklärbar. Es liegt jedoch die Vermutung nahe, dass Rampenbetreiber ihre eigenen Rampen immer etwas besser einschätzen als die Situation an fremden Rampen, bei denen sie dann selbst betroffen sind. Industrieunternehmen selbst sehen überwiegend keine Veränderung (48 %) bzw. eine Reduzierung der Wartezeiten (33 %) (vgl. Abbildung 16).

Somit kann auch für Industrielager die Schlussfolgerung gezogen werden, dass in Einzelfällen sicherlich eine Reduzierung der Wartezeiten erfolgt ist. Insgesamt ist aus Sicht der Teilnehmer jedoch kaum eine Veränderung bei den Wartezeiten eingetreten bzw. haben diese sich tendenziell eher erhöht.

Abbildung 16: Entwicklung der Wartezeiten bei Industrielagern

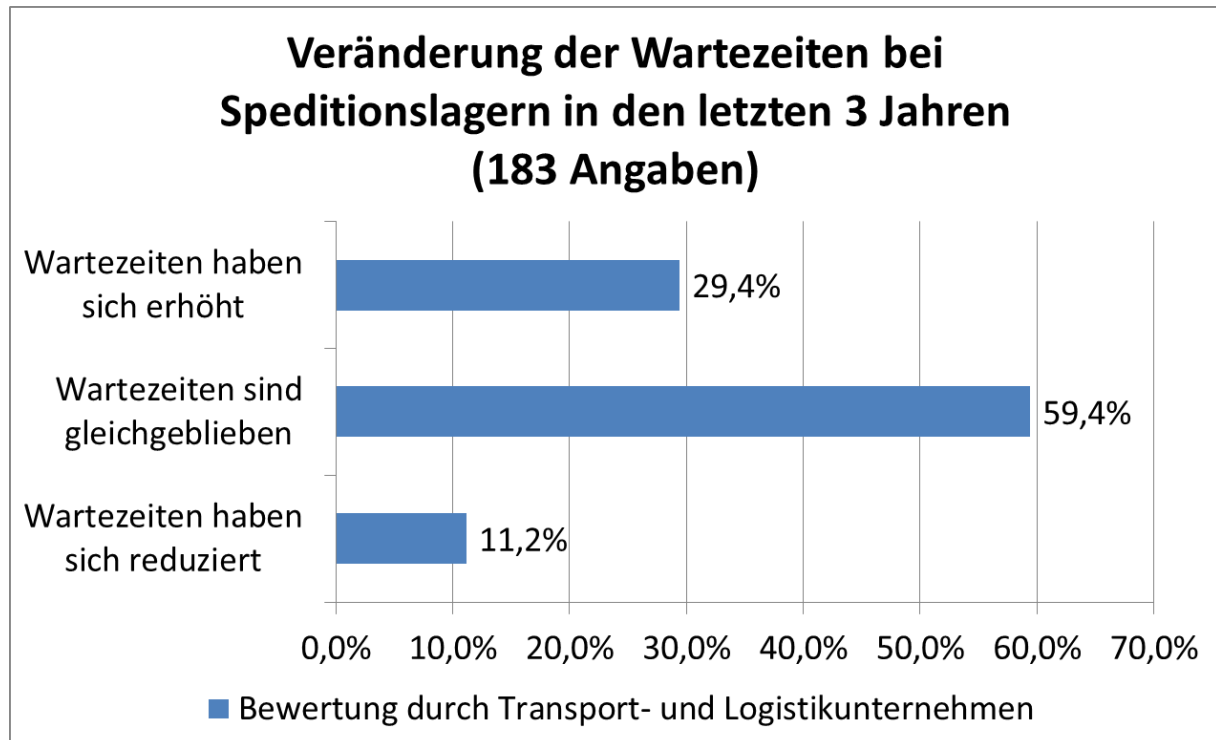


Quelle: Eigene Darstellung

Entwicklung der Wartezeiten bei Speditionslagern

Abschließend wird in Abbildung 17 die Einschätzungen der Transport- und Logistikunternehmen über die Entwicklung der Wartezeiten in den vergangenen drei Jahren an Speditionslagern dargestellt. Aufgrund der zu geringen Fallzahlen von Handels- und Industrieunternehmen fließen deren Einschätzungen nicht in die Auswertung ein. Immerhin 30 % der Transportunternehmen sind der Ansicht, dass sich auch die Wartezeiten an Speditionslager erhöht haben, während nur 11 % der Meinung sind, dass sich die Wartezeiten reduzierten.

Abbildung 17: Entwicklung der Wartezeiten bei Speditionslagern



Quelle: Eigene Darstellung

Damit kann für alle vier untersuchten Lagerarten zusammengefasst werden, dass sich die Wartezeiten nur in geringem Ausmaß in den vergangenen drei Jahren reduziert haben. Überwiegend sind die Teilnehmer der Ansicht, dass die Wartezeiten konstant geblieben sind bzw. sich sogar erhöht haben. Auffallend ist, dass die Betreiber der Laderampe jeweils angeben, dass sich die Wartezeiten eher reduziert haben. Dies kann darin begründet sein, dass Rampenbetreiber durch verschiedene Maßnahmen, wie z. B. der Einführung von ZMS aus Ihrer Sicht eine Verbesserung der Wartezeiten erzielt haben. Durch die Transportunternehmen wird dies aber überwiegend nicht bestätigt.

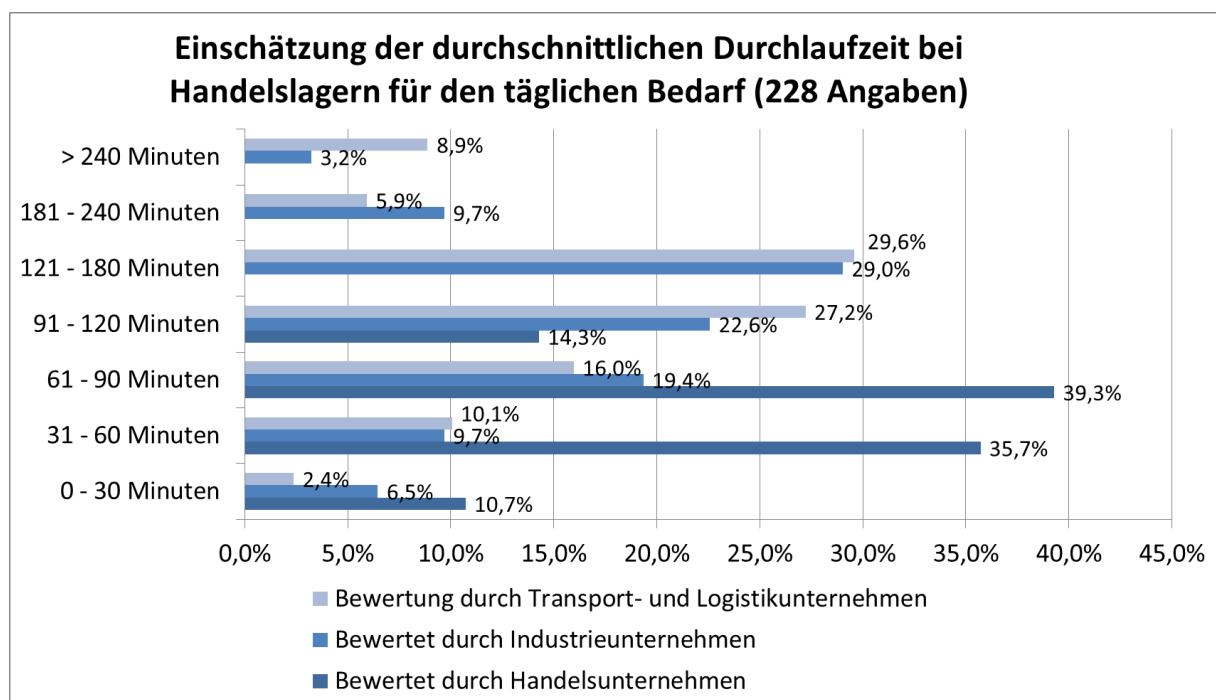
Anhang 7: Umfrageergebnisse - Durchlaufzeiten bei verschiedenen Lagertypen

Durchlaufzeiten bei Handelslagern für den täglichen Bedarf

Wie in der Wahrnehmung von Wartezeiten besteht auch bei der Einschätzung der durchschnittlichen Durchlaufzeiten an Handelslagern für den täglichen Bedarf ein deutlicher Unterschied zwischen den Teilnehmern aus Handel, Industrie und Transportwirtschaft. Dies spiegelt sich entsprechend in der Detailbetrachtung der Angaben der Teilnehmer für diese Lagerart wider (vgl. Abbildung 18).

So schätzen 46 % der Handelsunternehmen die durchschnittlichen Durchlaufzeiten an ihren Lagern unter einer Stunde ein, während dies nur durch 12 % der Transportunternehmen sowie 16 % der Industrieunternehmen bestätigt wird. Hingegen sehen 45 % der Transportunternehmen und 42 % der Industrieunternehmen Durchlaufzeiten von über zwei Stunden. Im Gegensatz dazu hat keines der teilnehmenden Handelsunternehmen Durchlaufzeiten von über zwei Stunden angegeben.

Abbildung 18: Einschätzung der Durchlaufzeiten bei Handelslagern für den täglichen Bedarf

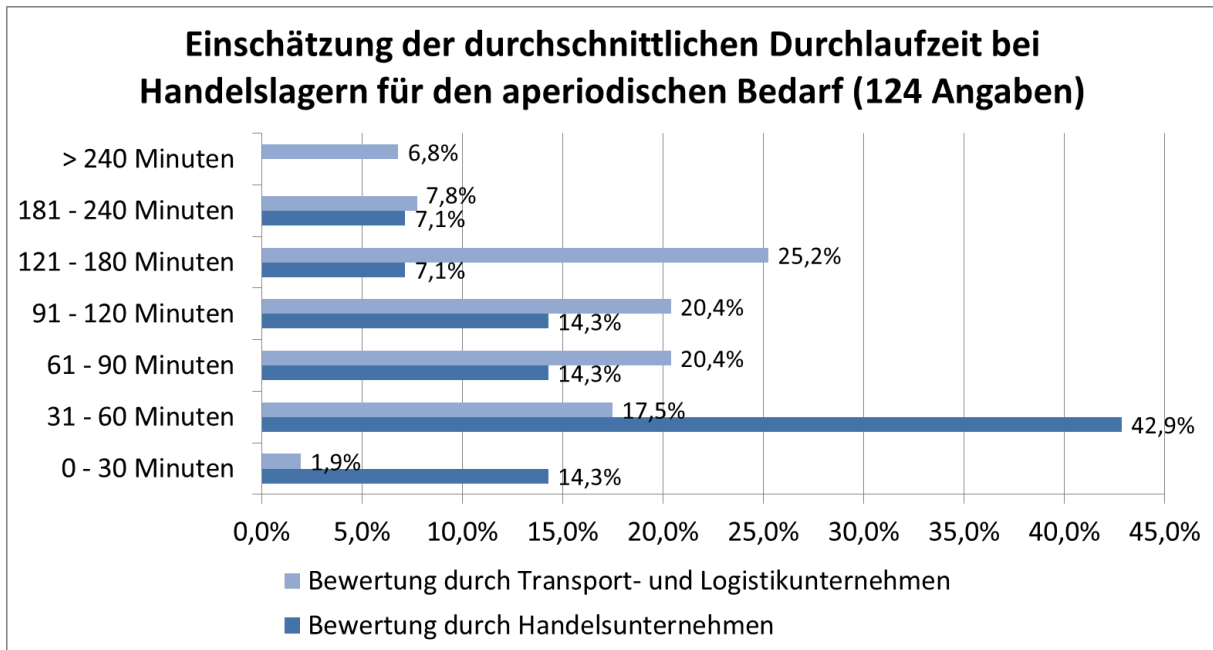


Quelle: Eigene Darstellung

Durchlaufzeiten bei Handelslagern für den aperiodischen Bedarf

Die Einschätzung der Durchlaufzeiten bei Handelslagern für den aperiodischen Bedarf ergibt ein ähnliches Bild wie bei den Handelslagern für den täglichen Bedarf (vgl. Abbildung 19). 57 % der Handelsunternehmen schätzen die durchschnittlichen Durchlaufzeiten unter einer Stunde, während nur 19 % der Transportunternehmen dies bestätigen. Die Fallzahlen der teilnehmenden Industrieunternehmen reichen bei dieser Fragestellung nicht aus, um diese in die Bewertung einfließen zu lassen. 40 % der Transportunternehmen schätzen, dass die Durchlaufzeiten mehr als zwei Stunden betragen. Dies wird immerhin von 14 % der Handelsunternehmen bestätigt.

Abbildung 19: Einschätzung der Durchlaufzeiten bei Handelslagern für den aperiodischen Bedarf

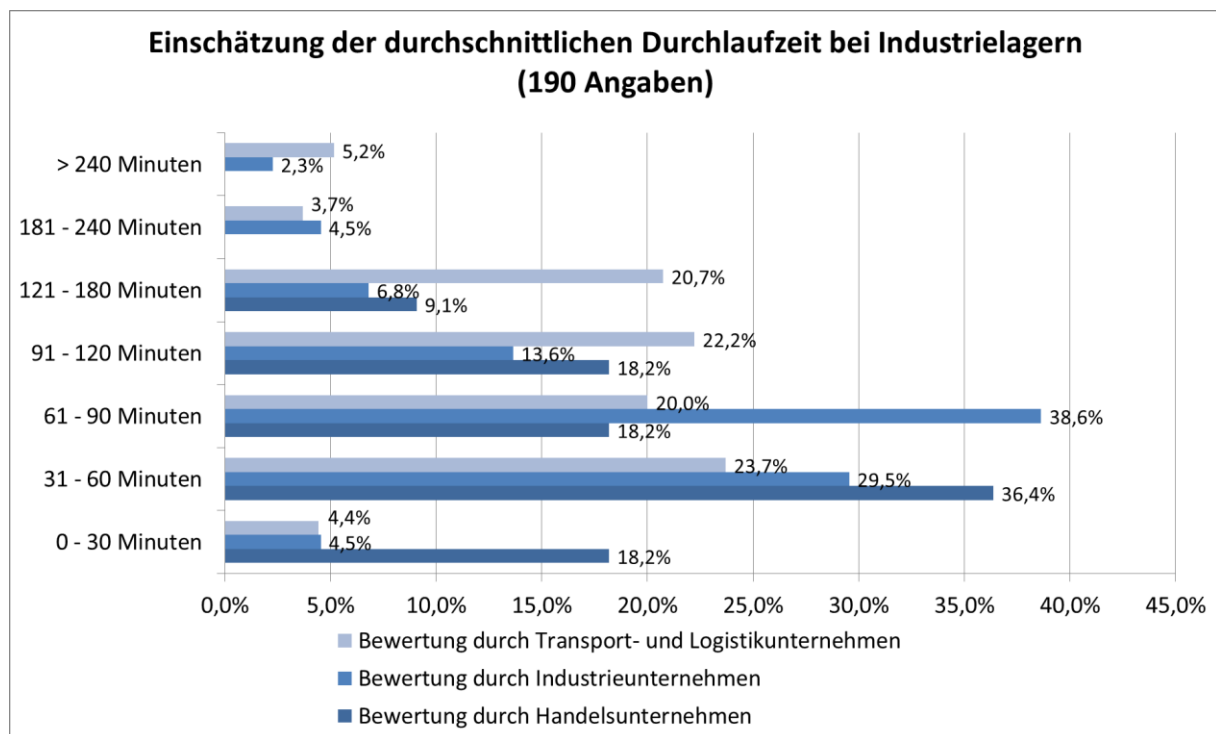


Quelle: Eigene Darstellung

Durchlaufzeiten bei Industrielagern

Für die Bewertung der Durchlaufzeiten bei Industrielagern ergibt sich ein differenzierteres Bild (vgl. Abbildung 20). 35 % der Industrieunternehmen und 54 % der Handelsunternehmen sehen bei den Industrielagern Durchlaufzeiten von unter einer Stunde. Interessant ist, dass Handelsunternehmen die Durchlaufzeiten an Industrielagern besser einschätzen als dies durch Industrieunternehmen der Fall ist. Immerhin 28 % der Transportunternehmen bestätigen, dass die Durchlaufzeiten an Industrielagern weniger als eine Stunde betragen. Somit werden die Durchlaufzeiten bei Industrielagern deutlich geringer durch die Teilnehmer eingeschätzt als bei den Handelslagern. 13 % der Industrieunternehmen, aber nur 9 % der Handelsunternehmen, sind der Meinung, dass die Durchlaufzeiten mehr als zwei Stunden betragen. Auch hier werten die Handelsunternehmen die Durchlaufzeiten besser als die Industrieunternehmen selbst. Allerdings sehen immerhin noch 30 % der Transportdienstleister Durchlaufzeiten von mehr als zwei Stunden, davon 5 % sogar mehr als vier Stunden. Dies deutet darauf hin, dass die Durchlaufzeiten an Industrielagern zwar grundsätzlich kürzer eingeschätzt werden als bei Handelslagern. Dennoch bestehen Lagerstandorte mit teilweise sehr hohen Durchlaufzeiten.

Abbildung 20: Einschätzung der Durchlaufzeiten bei Industrielagern

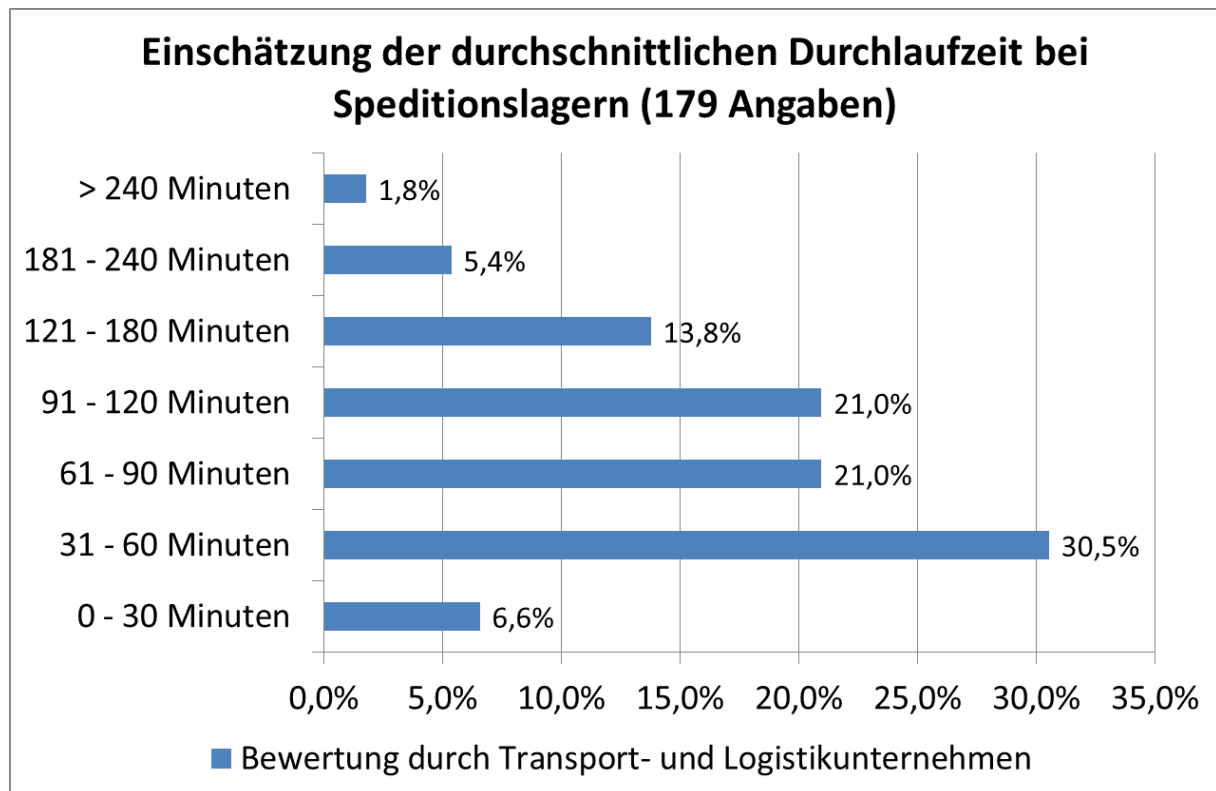


Quelle: Eigene Darstellung

Durchlaufzeiten bei Speditionslagern

Für die Bewertung der durchschnittlichen Durchlaufzeiten bei Speditionslagern liegen wiederum nur Angaben von Unternehmen aus der Transportwirtschaft vor. Insgesamt sind 37 % der Transportunternehmen der Ansicht, dass die Durchlaufzeiten weniger als eine Stunde betragen (vgl. Abbildung 21). Aber auch hier schätzen immerhin 21 % der Unternehmen aus der Transportwirtschaft die Durchlaufzeiten länger als zwei Stunden ein.

Abbildung 21: Einschätzung der Durchlaufzeiten bei Speditionslagern



Quelle: Eigene Darstellung

Anhang 8: Umfrageergebnisse - Bewertung der Problemfelder je Lagerart

Da die Auswertung der jeweiligen Problemfelder auf die verschiedenen Lagerarten sehr umfangreich ist, wird an dieser Stelle auf eine separate Darstellung verzichtet. Im Folgenden werden jedoch die wesentlichen Erkenntnisse aus der Detailauswertung kurz zusammengefasst.

Um einen Überblick zu erhalten, ob größere Differenzen der Problemlage zwischen Handelslagern, Industrielagern und Speditionslagern eingeschätzt werden, werden die Bewertungen der Teilnehmer in einer Tabelle abgebildet (vgl. Tabelle 7).

Tabelle 7: Relevanz der Problemfelder an den Laderampen der verschiedenen Lagerarten

Nr.	Aussage 1 – stimme voll und ganz zu 2 – stimme überwiegend zu 3 – stimme überwiegend nicht zu 4 – stimme überhaupt nicht zu	Durchschnitts- wert Handelslager täglicher Bedarf	Durchschnitts- wert Handelslager aperiodischer Bedarf	Durchschnitts- wert Industrielager	Durchschnitts- wert Speditionslager
1	Der Lkw-Fahrer hat unterwegs ausreichend Informationen darüber, wenn es zu Verzögerungen auf Seiten des Rampenbetreibers kommt.	3,55	3,71	3,43	3,49
2	Es sind an der Laderampe ausreichend Informationen für die Transporteure über vsl. Wartezeiten verfügbar.	3,09	3,18	2,89	3,21
3	Der Rampenbetreiber hat ausreichend Informationen darüber, wenn es unterwegs zu Verspätungen des Lkw kommt.	2,87	2,99	2,97	2,74
4	Für Lkw-Fahrer(innen) ist der Zugang zu Aufenthaltsräumen ausreichend.	2,76	3,04	2,62	2,88
5	Die Rampenöffnungszeiten sind an Stoßzeiten angepasst.	2,85	3,03	2,53	2,74
6	Die Qualität der zu tauschenden Paletten ist kein Konfliktpunkt.	2,94	2,79	2,61	2,67
7	Eigene Fahrzeuge des Empfängers werden bei laufender Entladung nicht vorgezogen und bevorzugt behandelt.	2,67	2,84	2,40	3,01
8	Es gibt ausreichend Rampenpersonal.	2,89	2,75	2,29	2,60
9	Sofern ein externer Palettentausch notwendig ist, funktioniert dieser gut.	2,67	2,68	2,25	2,71
10	Der Umgangston an der Laderampe ist angemessen.	2,72	2,66	2,18	2,70
11	Die Lagerfläche direkt an der Rampe ist ausreichend.	2,69	2,63	2,46	2,41
12	Es gibt ausreichend Lkw-Parkplätze im Umkreis der Laderampen.	2,37	2,67	2,34	2,63
13	Die täglichen Rampenöffnungszeiten sind ausreichend.	2,67	2,66	2,24	2,36
14	Die Anzahl der geöffneten Ladetore ist ausreichend.	2,76	2,55	2,15	2,41
15	Die Be- oder Entladung gehört zu den Aufgaben der Fahrer, selbst wenn dies vertraglich nicht fixiert ist.	2,07	2,03	3,15	2,79

Nr.	Aussage 1 – stimme voll und ganz zu 2 – stimme überwiegend zu 3 – stimme überwiegend nicht zu 4 – stimme überhaupt nicht zu	Durchschnitts- wert Handelslager täglicher Bedarf	Durchschnitts- wert Handelslager aperiodischer Bedarf	Durchschnitts- wert Industrielager	Durchschnitts- wert Speditionslager
16	Die Zeiten vom Beginn der Be- oder Entladung an der Rampe, bis zur Abfahrt des Lkw sind angemessen.	2,71	2,46	2,08	2,42
17	Die Wartezeiten sind angemessen ... bei Teil- und Komplettladungen	2,68	2,53	2,25	2,59
18	Die Wartezeiten sind angemessen ... bei Stückgutverkehren	2,76	2,50	2,04	2,35
19	Alle Fahrer(innen) verfügen über ausreichende Sprachkenntnisse, so dass es dadurch zu keiner Verzögerung an der Rampe kommt.	2,12	2,31	2,32	2,58
20	Die Wartezeiten sind angemessen ... bei Eingangsverkehren	2,64	2,40	2,08	2,30
21	Für Lkw-Fahrer ist der Zugang zu sanitären Einrichtungen ausreichend.	2,35	2,42	2,06	2,39
22	Der zeitliche Aufwand für den Lademitteltausch ist angemessen.	2,54	2,52	2,02	2,37
23	Es gibt ausreichend Flurförderzeuge.	2,26	2,40	2,02	2,36
24	Die Wartezeiten sind angemessen ... bei Ausgangsverkehren	2,46	2,28	2,12	2,60
25	Die Dauer der Papierabfertigung ist angemessen.	2,27	2,15	1,86	2,32
26	Die Lkw treffen i.d.R. pünktlich ein.	2,04	2,25	2,18	2,12
27	Die Lkw-Fahrer(innen) verfügen meist über ausreichend Kenntnisse der örtlichen Abläufe und grundsätzlichen Aufgaben, zu denen sie verpflichtet sind.	2,04	2,20	1,96	2,19
28	Die Wartezeiten sind angemessen ... bei KEP-Diensten	2,34	2,37	1,77	2,03
29	Die von den Transporteuren abgelieferte Ware ist i.d.R. vollständig.	1,63	1,64	1,62	1,77
30	Die mitgeführten Begleitpapiere sind i.d.R. vollständig.	1,73	1,84	1,75	1,90

Quelle: Eigene Darstellung

Ohne bereits auf die für die jeweiligen Lagerarten bewerteten einzelnen Problemfelder eingehen zu wollen, zeigt Tabelle 7 teilweise deutliche Unterschiede bei der Bewertung der Problemrelevanz zwischen Industrie-, Speditions- und Handelslagern auf.

Insgesamt besteht die Tendenz, dass die Probleme durch Transportunternehmen mit einer größeren Relevanz eingeschätzt werden, als dies durch Handels- und Industrieunternehmen der Fall ist. Zudem werden Probleme an Handelslagern durch Transportunternehmen und Industrieunternehmen tendenziell als eher relevant eingestuft als bei Industrie- oder Speditionslagern.

Allerdings werden auch Problemfelder identifiziert, die aus Sicht der Teilnehmer unabhängig von der jeweiligen Lagerart bestehen. So sind z. B. Informationsdefizite für Lkw-Fahrer aber auch für Rampenbetreiber ein relevantes Problem für jede Lagerart. Auch bei den Problemfeldern „Lkw-Stellplätze“ sowie „Pünktlichkeit der Lkw“ bestehen keine größeren Unterschiede in der Einschätzung der Teilnehmer für die verschiedenen Lagerarten. Die Kenntnisse der Lkw-Fahrer bzgl. Örtlichkeiten und Abläufe werden in allen bewerteten Lagerarten nicht als ein wesentliches Problem gewertet. Dies gilt auch für die Vollständigkeit der Ware oder der Transportbegleitpapiere.

Bei anderen Problemfeldern bestehen jedoch teilweise erhebliche Differenzen in der Einschätzung der Problemrelevanz für die verschiedenen Lagerarten.

- Der Zugang zu Aufenthaltsräumen sowie sanitären Anlagen wird aus Sicht der Teilnehmer an Industrielagern und Speditionslagern besser eingeschätzt als dies bei Handelslagern der Fall ist. Transportunternehmen geben an, dass an Speditionslagern der Zugang zu sozialen und sanitären Anlagen am besten geregelt ist.
- Auch bei der Bewertung der Angemessenheit von Rampenöffnungszeiten wird insbesondere für Handelslager eine größere Relevanz eingeschätzt als bei Industrie- und Speditionslagern.
- Bei den Fragestellungen bzgl. des Palettentausches wird durch die Teilnehmer ebenfalls an Handelslagern eine höhere Problemrelevanz festgestellt als dies bei Industrie- und Speditionslagern der Fall ist. In allen drei Fragestellungen zur Qualität der Tauschpaletten, der Angemessenheit des zeitlichen Aufwandes für den Palettentausch als auch der Funktionalität des externen Palettentausches wird an Handelslagern eine höhere Problemrelevanz eingeschätzt als bei den beiden anderen Lagerarten.
- Hingegen wird das Problemfeld „Bevorzugung von eigenen Fahrern an der Laderampe“ insbesondere bei Speditionslagern gesehen. Auch der Umgangston an den Laderampen wird an Speditionslagern als ein relevantes Problemfeld eingeschätzt. Hier ist aber auch eine entsprechende Relevanz an den Rampen von Handelslagern festzustellen. Lediglich an Industrielagern scheint dieses Problem weniger häufig aufzutreten.
- Interessanterweise wird an Speditionslagern auch eine höhere Relevanz bei dem Problemfeld gesehen, dass Lkw-Fahrer(innen) teilweise nur unzureichende Sprachkenntnisse haben. Dies wird bei Handelslagern und Industrielagern mit einer deutlich geringeren Relevanz eingeschätzt.
- Besonders deutliche Abweichungen in der Einschätzung der Teilnehmer bestehen bei der Frage, ob die Personalausstattung an den Laderampen der verschiedenen Lagerarten als ausreichend empfunden wird. Hier sehen Industrie- und Transportunternehmen eine sehr hohe Relevanz bei Handelslagern, während dies durch Handelsunternehmen anders eingeschätzt wird. Auch bei Industrie- und Speditionslagern wird eine gewisse Relevanz des Problemfeldes gesehen, jedoch in einer geringeren Größenordnung.

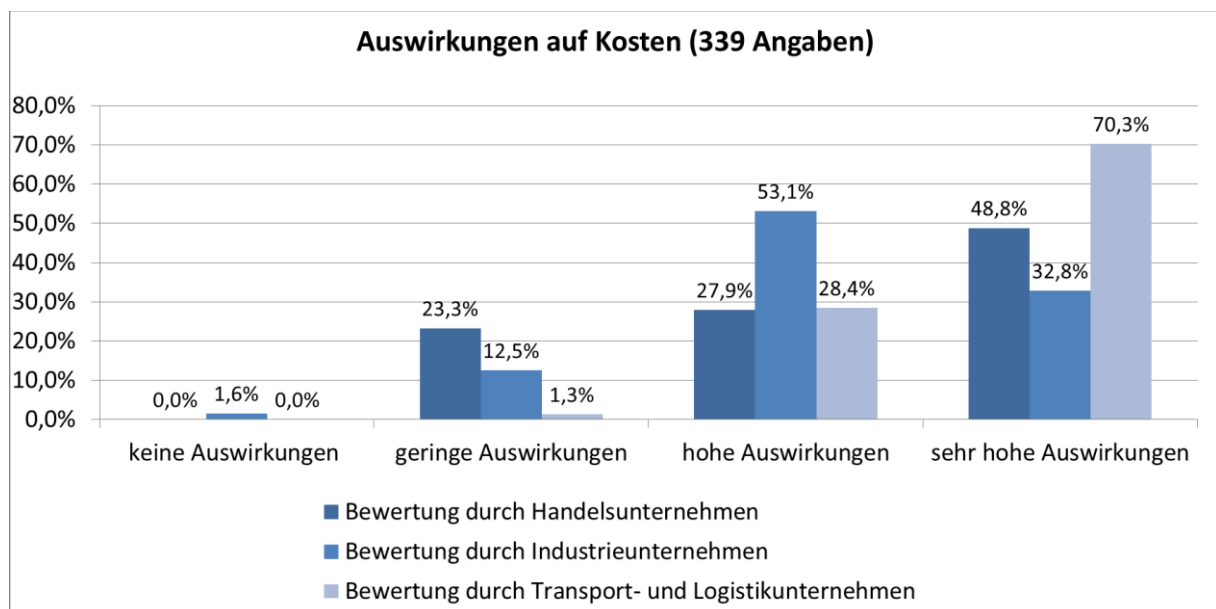
Anhang 9: Umfrageergebnisse - Bewertung der Folgen von Wartezeiten

Auswirkungen von Wartezeiten auf Kosten

Die Frage nach den Auswirkungen von ungeplanten Wartezeiten auf die Kosten (insbesondere Transportkosten) wurde von 339 Teilnehmern beantwortet, von denen 43 aus dem Handel, 64 aus der Industrie und 232 aus der Transportwirtschaft stammen. Die Auswirkungen auf Kosten werden durch die Teilnehmer aus allen drei Bereichen sehr hoch bewertet (Handel 3,3; Industrie 3,2 und Transportwirtschaft 3,7). Insofern liegt bei allen drei Branchen eine hohes Problembewusstsein in Bezug auf wartezeitinduzierten Kostensteigerungen vor.

Aufgrund der ungeplanten Wartezeiten sinkt die Produktivität der eingesetzten Produktionsressourcen Lkw und Lkw-Fahrer. Etwaige weitere geplante Touren verzögern sich und es fallen mehr Arbeitsstunden an als ursprünglich für den Transportauftrag eingeplant. Ggf. können sogar weitere Touren entfallen und somit zu Umsatzeinbußen führen.

Abbildung 22: Auswirkungen von ungeplanten Wartezeiten auf Kosten



Quelle: Eigene Darstellung

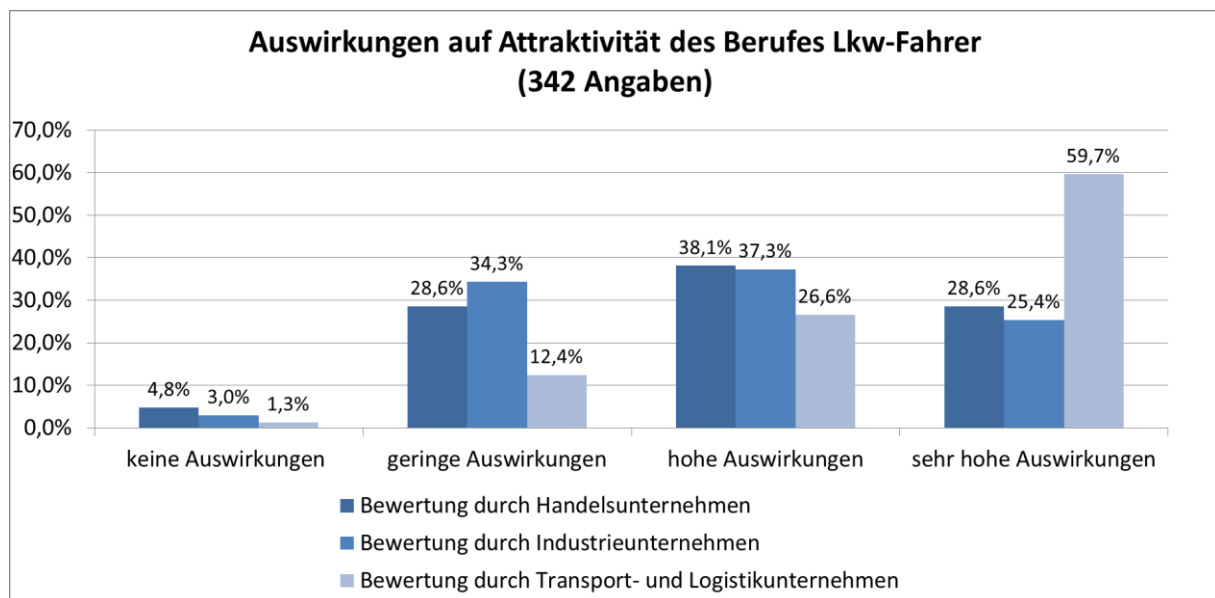
Die Auswirkungen von ungeplanten Wartezeiten auf die Transportkosten werden durchweg als hoch bzw. sehr hoch angesehen (77 % der Handelsunternehmen, 86 % der Industrieunternehmen sowie 99 % der Transportunternehmen) (vgl. Abbildung 22). Allerdings sind aber auch 23 % der Handels- und immerhin 12 % der Industrieunternehmen der Meinung, dass die Auswirkungen von ungeplanten Wartezeiten auf die Kosten nur gering sind – hierbei handelt es sich jedoch um eine Minderheit.

Auswirkungen von Wartezeiten auf die Attraktivität des Berufes Lkw-Fahrer(in)

Durch die Teilnehmer der Umfrage wurden die Auswirkungen von Wartezeiten auf die Attraktivität des Berufes Lkw-Fahrer(in) grundsätzlich als hoch angesehen. Dabei werten Unternehmen aus Handel (2,9) und Industrie (2,9) die Auswirkungen zwar als hoch, aber deutlich geringer als Unternehmen aus der Transportwirtschaft (3,5), die hohe bis sehr hohe Auswirkungen sehen.

Auch in der Detailbetrachtung in Abbildung 23 wird ersichtlich, dass Transportunternehmen die Auswirkungen von Wartezeiten auf die Attraktivität des Berufes Lkw-Fahrer(in) wesentlich höher bewerten als Handels- oder Industrieunternehmen. 60 % der Transporteure sehen sehr hohe Auswirkungen, während dies nur 28 % der Handels- bzw. 25 % der Industrieunternehmen einschätzen. Hingegen werden durch 33 % der Handelsunternehmen und 37 % der Industrieunternehmen geringe oder gar keine Auswirkungen gesehen.

Abbildung 23: Auswirkungen von ungeplanten Wartezeiten auf Attraktivität des Berufes Lkw-Fahrer(in)



Quelle: Eigene Darstellung

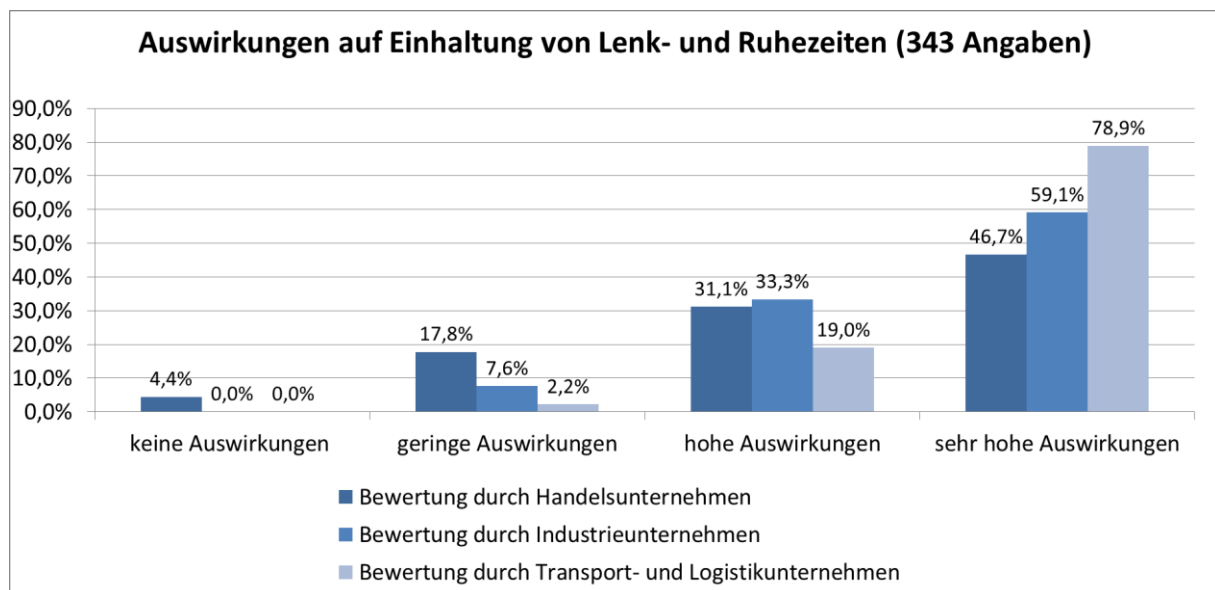
Hier ist sicherlich wieder zu beachten, inwiefern die Teilnehmer aus den verschiedenen Branchen bei der Fragestellung nach der Attraktivität des Berufes Lkw-Fahrer direkt betroffen sind. Während Transportunternehmen hier eine sehr hohe Relevanz sehen, ist die Bedeutung für die Industrie- und Handelsunternehmen weitaus geringer, da sie in vielen Fällen nicht über einen eigenen Fuhrpark verfügen und somit weniger betroffen sind.

Auswirkungen von Wartezeiten auf die Einhaltung von Sozialvorschriften

Alle Teilnehmer stufen die Auswirkungen von ungeplanten Wartezeiten auf die Einhaltung von Sozialvorschriften, wie Lenk- und Ruhezeiten als sehr hoch ein (Handel 3,2; Industrie 3,5 und Transportwirtschaft 3,8). Ungeplante Wartezeiten an den Laderampen können die Durchführung der weiteren im Tagesverlauf geplanten Touren zeitlich nach hinten verschieben. Soll jedoch das geplante Tagespensum bei größeren Verspätungen doch noch durch den Lkw-Fahrer durchgeführt werden, so kann der Lkw-Fahrer in Konflikt mit der Einhaltung von Lenk- und Ruhezeiten kommen.

Abbildung 24 zeigt die Auswirkungen ungeplanten Wartezeiten auf die Einhaltung von Lenk- und Ruhezeiten. Demnach sehen 98 % der Transportunternehmen hohe bis sehr hohe Auswirkungen, wobei davon alleine 79 % sehr hohe Auswirkungen verspüren. Auch werten 92 % der Industrieunternehmen sowie 77 % der Handelsunternehmen, dass die Auswirkungen hoch bis sehr hoch sind. Allerdings liegt hier der Anteil in der Kategorie „sehr hohe Auswirkungen“ bereits deutlich niedriger als bei den Transportdienstleistern. Allerdings ist festzustellen, dass auch 22 % der Handelsunternehmen die Auswirkungen nur für gering bzw. für nicht existent halten. Ein Grund hierfür kann sein, dass Handels- und Industrieunternehmen im Gegensatz zu den Transportunternehmen i. d. R. eher indirekt von den Auswirkungen auf Lenk- und Ruhezeiten betroffen sind.

Abbildung 24: Auswirkungen von ungeplanten Wartezeiten auf die Einhaltung von Lenk- und Ruhezeiten

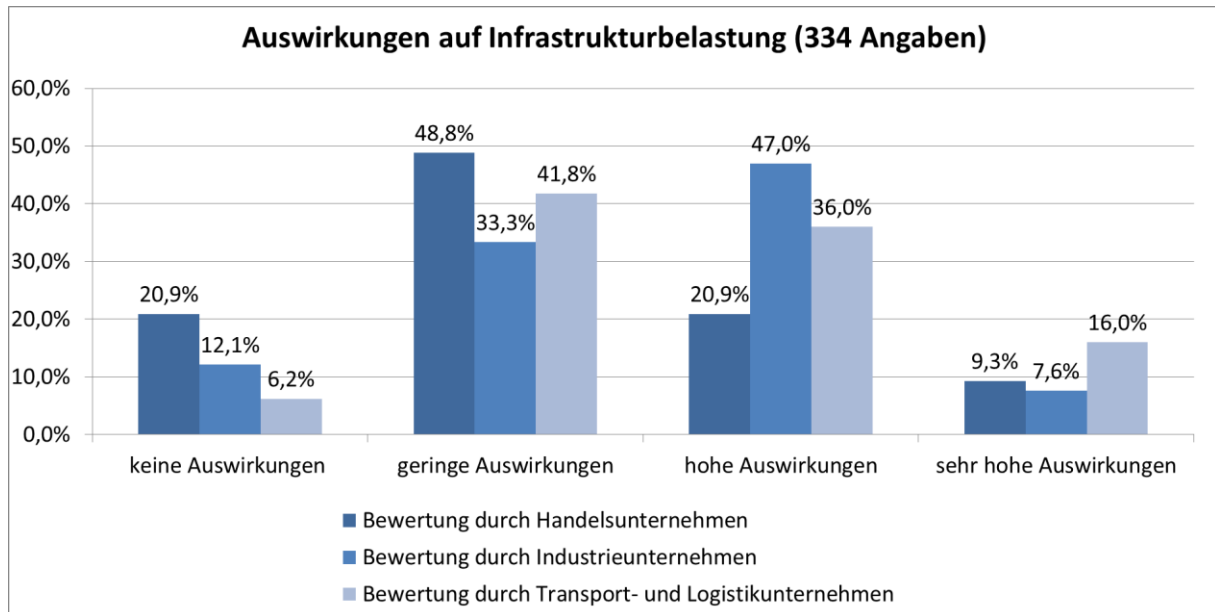


Quelle: Eigene Darstellung

Auswirkungen von Wartezeiten auf die Infrastrukturbelastung

Die Auswirkungen von Wartezeiten auf die Belastung der Infrastruktur werden durch die Teilnehmer nur als mittel bis gering eingestuft (Handel 2,2; Industrie 2,5 und Transportwirtschaft 2,6). In Abbildung 25 wird ersichtlich, dass nur wenige Unternehmen aus Handel, Industrie und Transportwirtschaft angegeben haben, dass sie sehr hohe Auswirkungen auf die Belastung der Infrastruktur sehen. Die Mehrzahl der Antworten liegt in den beiden Antwortkategorien „hohe Auswirkungen“ sowie „geringe Auswirkungen“, wodurch sich insgesamt eine mittelmäßige Relevanz ergibt.

Abbildung 25: Auswirkungen von ungeplanten Wartezeiten auf die Infrastrukturbelastung

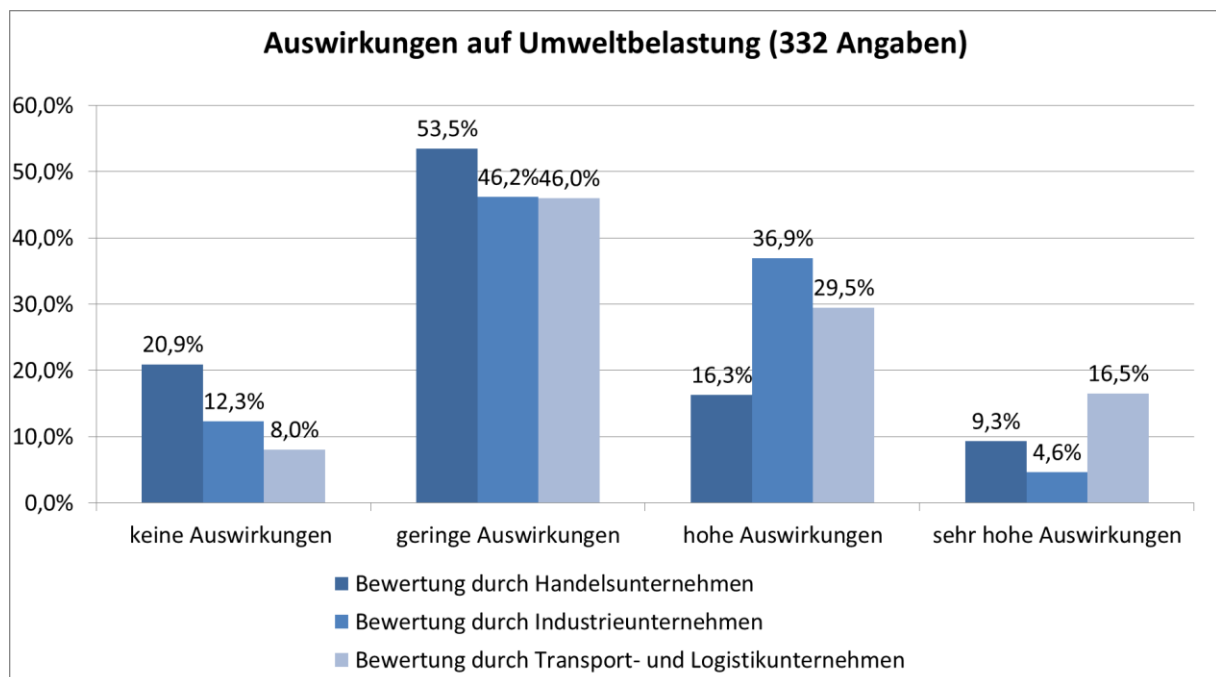


Quelle: Eigene Darstellung

Auswirkungen von Wartezeiten auf die Umweltbelastung

Wartezeiten an den Rampen können Auswirkungen auf die Umweltbelastung, wie z. B. Treibhausgas-, Schadstoff- und/oder Lärmemissionen haben. Allerdings werden die Auswirkungen von ungeplanten Wartezeiten auf die Umweltbelastung seitens der Teilnehmer nur gering eingeschätzt (Handel 2,1; Industrie 2,3 und Transportunternehmen 2,5). Abbildung 26 zeigt die Detailauswertung der Antworten aus Handel, Industrie und Transportwirtschaft auf die Auswirkungen von Wartezeiten auf die Umweltbelastung. Hiernach sehen 46 % der Transportunternehmen, 42 % der Industrieunternehmen sowie 26 % der Handelsunternehmen hohe bis sehr hohe Auswirkungen. Allerdings überwiegen insbesondere bei Handels-, aber auch bei Industrieunternehmen die Bewertungen für geringe oder gar keine Auswirkungen deutlich. Insgesamt sehen die Teilnehmer nur mittlere bis geringe Auswirkungen von Wartezeiten auf die Umweltbelastung.

Abbildung 26: Auswirkungen von ungeplanten Wartezeiten auf die Umweltbelastung



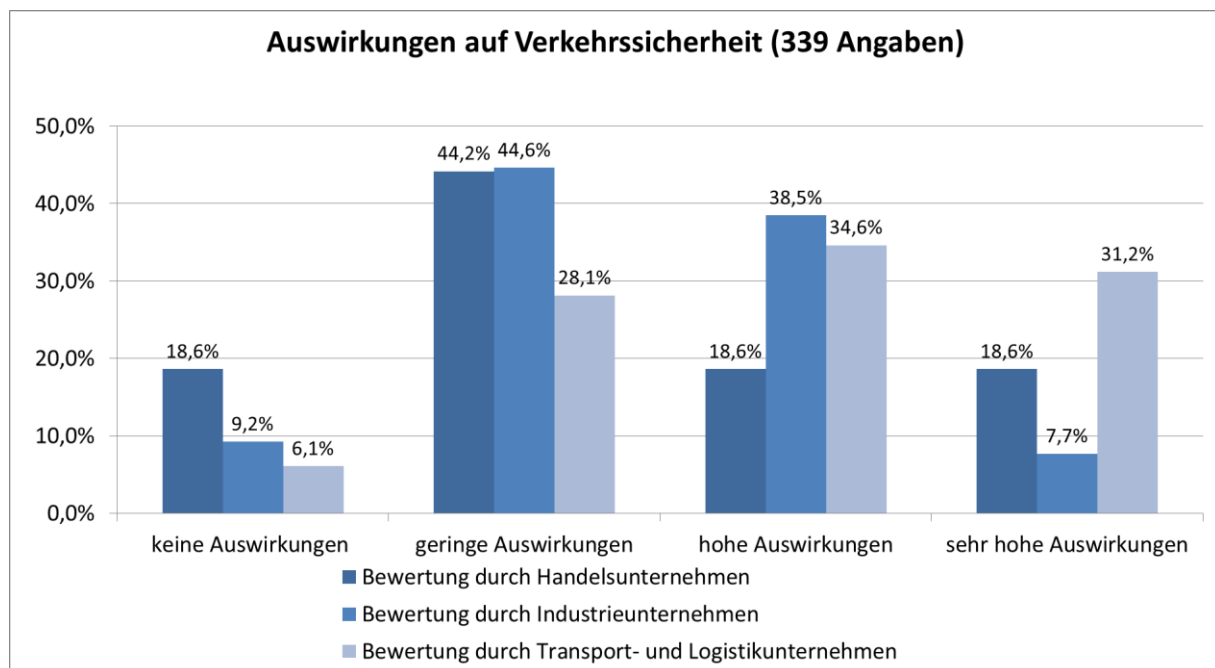
Quelle: Eigene Darstellung

Auswirkungen von Wartezeiten auf die Verkehrssicherheit

Im Rahmen der in dieser Studie durchgeführten Fachgespräche mit Transportunternehmen und Lkw-Fahrern wurde seitens der Gesprächspartner ein Zusammenhang zwischen langen Wartezeiten an den Laderampen und einer erhöhten Stressbelastung für den/die Fahrer(innen) verdeutlicht. Diese Stressbelastung der Fahrer kann sich aus Sicht der Gesprächspartner auf die Verkehrssicherheit auswirken. Insgesamt wurden die Auswirkungen von ungeplanten Wartezeiten auf die Verkehrssicherheit durch die Teilnehmer der Umfrage allerdings nur als vergleichsweise gering eingestuft. Lediglich Transportunternehmen sehen hohe Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit (2,9), wo hingegen Handelsunternehmen (2,4) und Industrieunternehmen (2,5) die Auswirkungen eher mittelmäßig einstufen.

Abbildung 27 zeigt die Angaben der Teilnehmer, wobei sich zeigt, dass jeweils die Mehrheit der Handelsunternehmen (62 %) und der Industrieunternehmen (53 %) keine oder nur geringe Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit bewerten, wohingegen dies nur für ein Drittel der Transportunternehmen der Fall ist. Wie bereits weiter oben verdeutlicht, sind Transportunternehmen von dem Thema „Verkehrssicherheit“ wesentlich direkter betroffen als dies bei Handels- oder Industrieunternehmen (ohne eigenen Fuhrpark) der Fall ist. Daher werden die Auswirkungen von Wartezeiten auf die Verkehrssicherheit durch die Transportunternehmen auch höher bewertet.

Abbildung 27: Auswirkungen von ungeplanten Wartezeiten auf die Verkehrssicherheit



Quelle: Eigene Darstellung

Anhang 10: Analyse existierender Studien zu Zeitfenstermanagementsystemen

In den Einsatz von ZMS wurden von Seiten der Unternehmen Hoffnungen gesetzt, dass hierdurch bestehende Probleme an den Laderampen der Vergangenheit angehören könnten. Allerdings wird insbesondere von der Transportwirtschaft der zunehmende Einsatz von ZMS auch kritisch gesehen.¹

Zum Nutzen von ZMS liegen verschiedene Studien vor. Diese sind jedoch vorsichtig zu interpretieren, handelt es sich doch in den meisten Fällen um Studien, die von ZMS-Beitreibern durchgeführt bzw. beauftragt wurden. Trotzdem können die Untersuchungen erste Hinweise zu den Effekten von ZMS liefern. Im Einzelnen wurden folgende Umfragen bzw. Studien zum Einsatz von ZMS näher betrachtet:

- CargoClix GmbH: Empirische Untersuchung zur Wirksamkeit von ZMS.²
- Mercareon GmbH: Auswertung zur Entwicklung von Wartezeiten bei Zentrallagern des Handels nach Einführung von ZMS.³
- Mercareon GmbH: Umfrage zur Wirksamkeit von ZMS bei Handelslagern⁴.
- Dachser Food Logistics: Auswertung zur Entwicklung von Wartezeiten bei Zentrallagern des Lebensmittelhandels nach Einführung von ZMS.⁵

CargoClix GmbH: Empirische Untersuchung zur Wirksamkeit von ZMS⁶

Der ZMS-Anbieter Cargoclix hat eine Umfrage zur Laderampe im Jahr 2012 durchgeführt.⁷ Dabei wurden 41 Unternehmen telefonisch befragt, davon 22 Logistikdienstleister sowie 19 Standortbetreiber. Unter den Standortbetreibern befanden sich 11 Industrieunternehmen, 7 Handelsunternehmen sowie ein Logistikdienstleister mit eigenem Lager. Die 22 Logistikdienstleister teilten sich bei der Umfrage relativ gleich nach den Segmenten Stückgut, Teilladung und Komplettladung auf. In die Studie der Cargoclix GmbH wurden auch Unternehmen einbezogen, die andere ZMS anwenden. Zu Beginn der Studie wurden die Unternehmen danach befragt, ob sich die Wartezeiten durch den Einsatz von ZMS verkürzt haben. Alle Standortbetreiber und immerhin 82% der befragten Logistikdienstleister sind der Meinung, dass sich die Wartezeiten nach Einführung des ZMS verkürzt haben. Bei den Handelsunternehmen wurde von einer durchschnittlichen Reduzierung der Wartezeiten von ca. 30 Minuten berichtet. Interessanterweise bestehen zwischen den Transportunternehmen aus dem Stückgut-, Teilladungs- und Komplettladungssegment nur geringe Unterschiede in der Wahrnehmung der Effizienzverbesserung durch ZMS. 90% der Transportunternehmen, die Komplettladung betreiben sind der Ansicht, dass sich die Wartezeiten reduziert haben, im Teilladungsbereich waren sogar 95% der Transporteure dieser Meinung. Nur im Stückgutbereich liegt die Zustimmung zu dieser Aussage etwas niedriger, aber immerhin noch bei 87%.

¹ Vgl. Fachgespräche mit Speditionen und Transportunternehmen.

² Vgl. CargoClix (2012), Zeitfenstermanagement: Eine empirische Untersuchung zur Wirksamkeit von Zeitfenstermanagement-Systemen vom April 2012, Freiburg im Breisgau.

³ Vgl. Kling, L.-S. (2012), Vortrag Mercareon: Erfolgspotenziale heben durch bessere Kommunikation in der Transportkette – Zeitfenster-Management in der Praxis auf DVZ Dialogforum am 24.05.2012 in Berlin.

⁴ Vgl. Mercareon GmbH (2012), Survey Summary Frachtführer-Umfrage Mercareon vom 10. – 28.05.2012, 2012, Neu-Ulm.

⁵ Vgl. Krautwurst-Leister, S. (2012), Vortrag Dachser: Dialogworkshop A: Erfolgspotenziale heben durch bessere Kommunikation in der Transportkette auf DVZ Dialogforum am 24.05.2012 in Berlin.

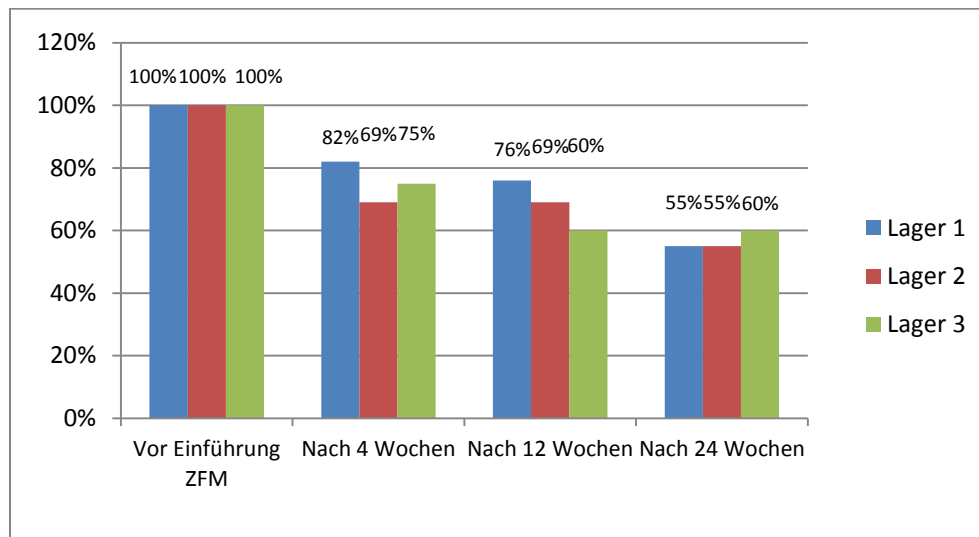
⁶ Vgl. CargoClix (2012), Zeitfenstermanagement: Eine empirische Untersuchung zur Wirksamkeit von Zeitfenstermanagement-Systemen vom April 2012, Freiburg im Breisgau.

⁷ Vgl. Ebenda.

Mercareon GmbH: Auswertung zur Entwicklung von Wartezeiten bei Zentrallagern des Handels nach Einführung von ZMS⁸

Der ZMS-Anbieter Mercareon hat im Herbst 2011 eine Auswertung durchgeführt, in der die durchschnittlichen Wartezeiten der Lkw bis zur Entladung vor Einführung eines ZMS, sowie 4 Wochen, 12 Wochen und 24 Wochen nach Einführung des Systems gegenübergestellt werden. Bei den drei betrachteten Lagerstandorten handelt es sich um Zentrallager aus dem Lebensmittelhandel.

Abbildung 28: Auswertung Entwicklung Wartezeiten nach Einführung eines ZMS



Quelle: Kling, L.-S. (2012), Vortrag Mercareon: Erfolgspotenziale heben durch bessere Kommunikation in der Transportkette – Zeitfenster-Management in der Praxis auf DVZ Dialogforum am 24.05.2012 in Berlin.

Die Auswertung der Mercareon GmbH in Abbildung 28 zeigt, dass die durchschnittlichen Wartezeiten der Lkw nach Einführung eines ZMS bei allen drei betrachteten Zentrallagern deutlich reduziert werden konnten. Im Durchschnitt konnte laut der Auswertung eine Senkung der Wartezeiten um 40-45% bei den drei betrachteten Zentrallagern des Handels erzielt werden.

Mercareon GmbH: Umfrage zur Wirksamkeit von ZMS bei Handelslagern⁹

Im Juli 2012 hat die Mercareon GmbH eine Umfrage zur Wirksamkeit von ZMS bei Handelslagern unter 322 Disponenten verschiedener Speditionen und Transportunternehmen durchgeführt. Bei Handelslagern, bei denen ein ZMS im Einsatz ist gaben 70% der Teilnehmer der Umfrage an, dass die Wartezeiten der Lkw unter einer Stunde betragen. Im Vergleich haben nur 30% der Teilnehmer geantwortet, dass an Entladestellen des Handels ohne Einsatz von ZMS die Wartezeiten weniger als eine Stunde betragen.

Die Umfrage wurde für verschiedene Lieferumfänge – von 1 bis 9 Paletten, mehr als 9 Paletten und für Sammelgut – durchgeführt. Im Sammelgutbereich antworteten 42 % der befragten Disponenten, dass sich durch den Einsatz von ZMS die Wartezeiten an den Laderampen reduziert haben.

Weiterhin wurden die Disponenten befragt, welche Varianten von ZMS bei den Speditionen/Transportunternehmen überwiegend im Einsatz sind. 47 % der Zeitfensterbuchungen entfallen dabei auf internetbasierte ZMS. Ca. 25 % der befragten Disponenten gaben an, dass sie feste Terminvorgaben seitens der Auftraggeber erhalten. Zeitfenstervereinbarungen per Telefon, Fax

⁸. Vgl. Kling, L.-S. (2012), Vortrag Mercareon: Erfolgspotenziale heben durch bessere Kommunikation in der Transportkette – Zeitfenster-Management in der Praxis auf DVZ Dialogforum am 24.05.2012 in Berlin.

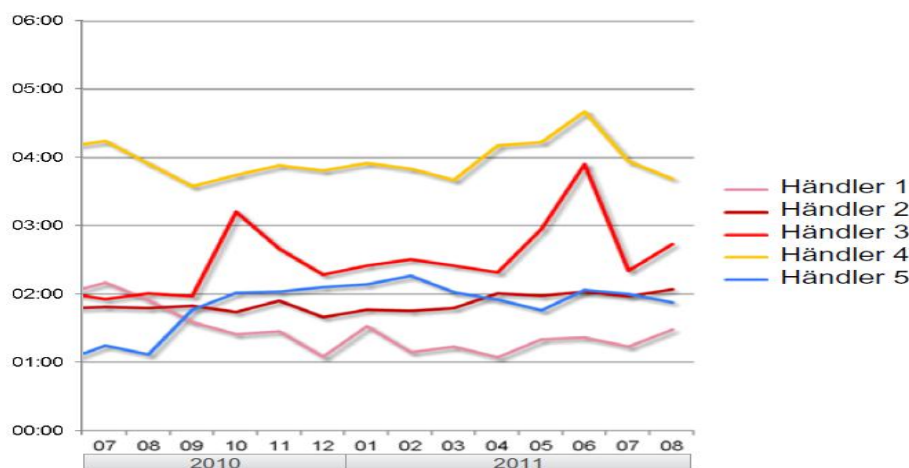
⁹. Vgl. Mercareon GmbH (2012), Umfrage Einsatz von Zeitfenstermanagementsystemen bei Handelslagern, Ulm, 2012.

oder Email wurden durch 13% der Umfrageteilnehmer genannt. Keine Zeitfenstervereinbarungen erfolgt in 14% der Fälle.

Dachser Food Logistics: Auswertung zur Entwicklung von Wartezeiten bei Zentrallagern des Lebensmittelhandels nach Einführung von ZMS¹⁰.

Das Logistikunternehmen Dachser Food Logistics hat eine Auswertung zur Entwicklung von Wartezeiten bei Zentrallagern des Lebensmittelhandels nach Einführung von ZMS durchgeführt. Dachser hat die Standzeiten der Lkw bei fünf Zentrallagern des Lebensmittelhandels über einen Zeitraum von 13 Monaten ausgewertet. Das Unternehmen hat durch eigene Auswertungen festgestellt, dass sich die Standzeiten der Lkw durch die Einführung von ZMS nicht verringert haben und die durchschnittliche Wartezeit von 2,5 h pro Lager gleichgeblieben ist (vgl. Abbildung 29). Ein weiteres Problem stellt laut Dachser die Abwanderung von Spediteuren aus der Food-Branche dar, da die Produktivität der Lkw durch die langen Wartezeiten sinkt. Durch den Einsatz der ZMS ist neben den Kosten auch der Abstimmungsaufwand deutlich gestiegen. Insgesamt bedeutet das für Dachser, dass die Fahrzeuge schlechter ausgelastet werden und somit ein Mehrbedarf an Lkw bei sinkender Laderaumverfügbarkeit und Fahrermangel entsteht.

Abbildung 29: Entwicklung Standzeiten Lkw nach Einführung ZMS



Quelle: Krautwurst-Leister, S. (2012), Vortrag Dachser: Dialogworkshop A: Erfolgspotenziale heben durch bessere Kommunikation in der Transportkette auf DVZ Dialogforum am 24.05.2012 in Berlin.

Dachser Food Logistics bucht derzeit etwa 15.000 Zeitfenster à 2,50€ pro Monat. Dadurch entstehen Kosten in Höhe von 450.000€ pro Jahr für die Buchungen und weitere Kosten entstehen durch den höheren Personalaufwand, der mit über einer Millionen Euro pro Jahr angegeben wird. Dachser gibt an, dass diese Kosten tendenziell steigen werden, da die Zahl der Nutzer der ZMS weiter zunimmt.¹¹

Anhand dieser sich teils widersprechenden Ergebnisse der vorgestellten bisher erfolgten Studien und Auswertungen wird deutlich, dass die Ergebnisse nicht repräsentativ sind und nur bedingt Aussagen über den Nutzen von ZMS zulassen. Die Studien zeigen, dass Unternehmen positive Erfahrungen und andere Unternehmen wiederum negative Erfahrungen mit dem Einsatz von ZMS gemacht haben.

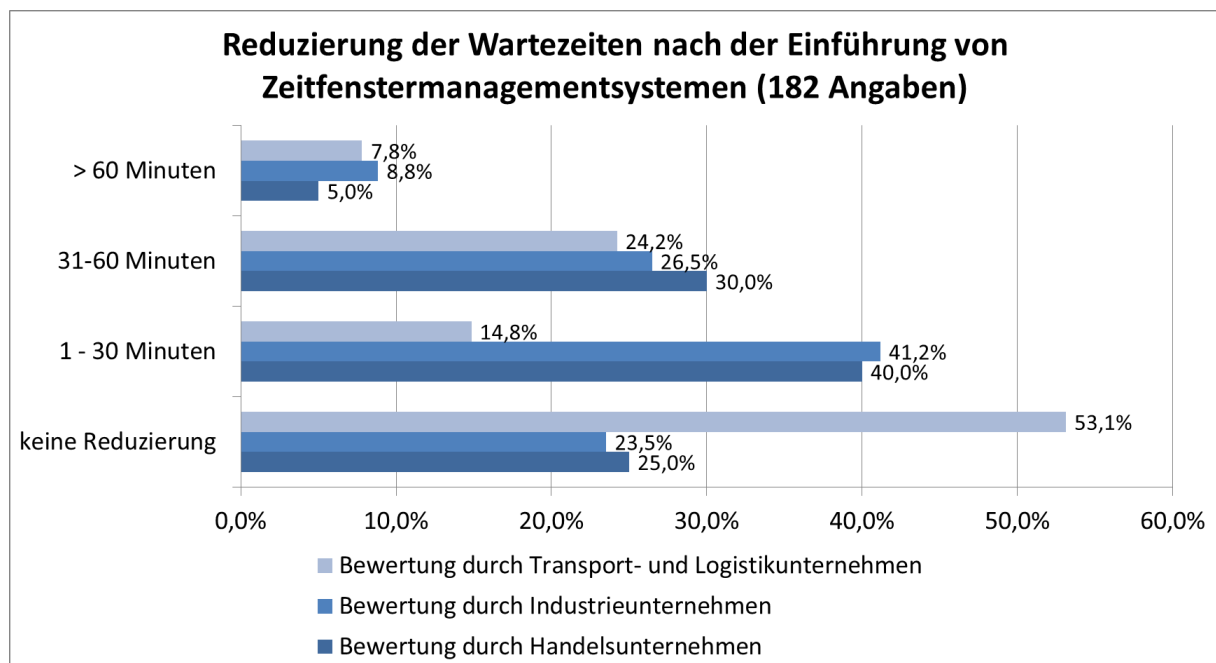
¹⁰. Vgl. Krautwurst-Leister, S. (2012), Vortrag Dachser: Dialogworkshop A: Erfolgspotenziale heben durch bessere Kommunikation in der Transportkette auf DVZ Dialogforum am 24.05.2012 in Berlin.

¹¹. Vgl. Ebenda.

Anhang 11: Umfrageergebnisse – Bewertung von ZMS

Um den Einsatz von ZMS besser bewerten zu können, wurden die Teilnehmer der Umfrage danach befragt, ob und falls ja, welche Wartezeitverkürzung nach Einführung der ZMS festgestellt werden konnten. Abbildung 30 zeigt, dass Handels- und Industrieunternehmen diese Fragestellung relativ identisch bewertet haben. Die Mehrzahl der Handels- und Industrieunternehmen gibt an, dass Wartezeitverkürzungen von bis zu einer Stunde erzielt werden konnten. Eine geringe Anzahl der Unternehmen wertet sogar Wartezeitverkürzungen von mehr als einer Stunde. Über die Hälfte der Transportunternehmen sehen hingegen keine Wartezeitverkürzungen nach der Einführung von ZMS. Allerdings sind durchaus auch Transportunternehmen der Ansicht, dass Wartezeitverkürzungen aufgetreten sind. Dadurch zeigt sich, dass der Nutzen von ZMS selbst innerhalb einer Branche sehr kontrovers diskutiert wird.

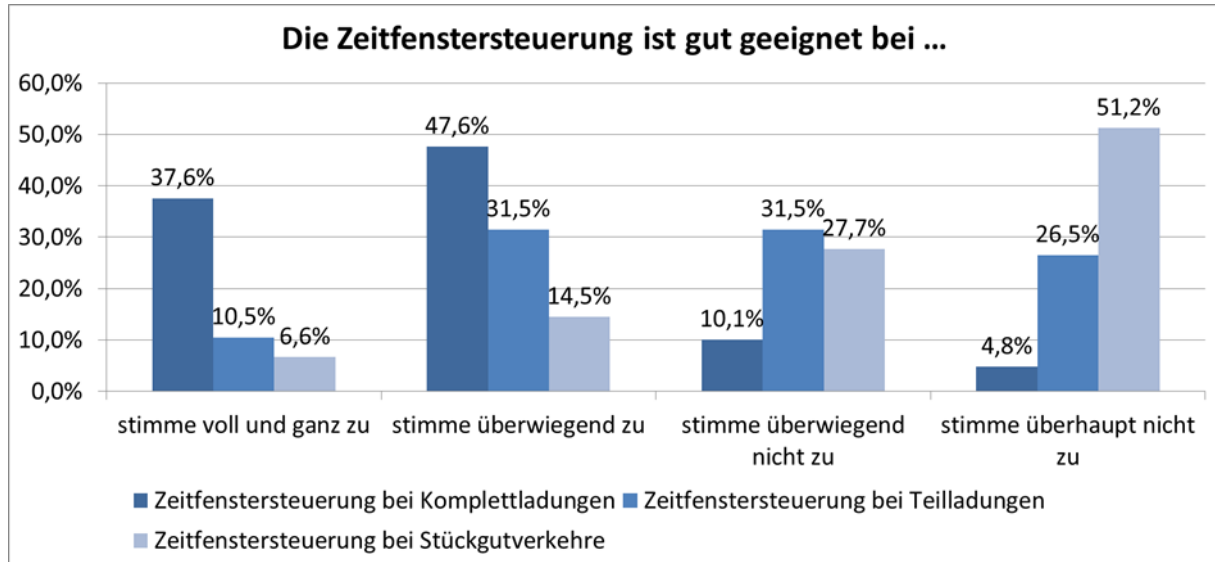
Abbildung 30: Reduzierung von Wartezeiten nach Einführung von ZMS



Quelle: Eigene Darstellung

Zusätzlich wurden die Teilnehmer danach befragt, für welche Ladungsarten sich der Einsatz von ZMS eignet. Dabei wird nach Komplettladungen, Teilladungen sowie Stückgutverkehren unterschieden (vgl. Abbildung 31).

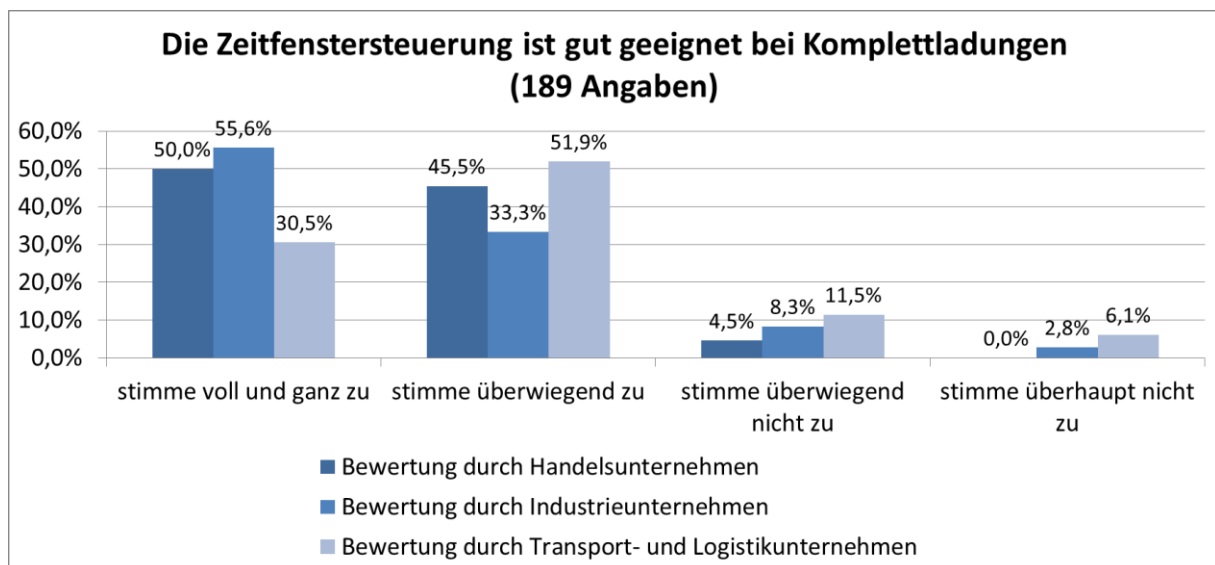
Abbildung 31: Eignung der Zeitfenstersteuerung nach Ladungsart



Quelle: Eigene Darstellung

Abbildung 32 zeigt deutlich, dass nahezu alle Teilnehmer eine gute Eignung einer Zeitfenstersteuerung bei Komplettladungen sehen. Dabei sind auch nur geringe Unterschiede in der Einschätzung dieser Fragestellung durch die Teilnehmer aus den verschiedenen Branchen festzustellen. 95 % der Handels- sowie 89 % der Industrieunternehmen sind der Ansicht, dass ZMS ein geeignetes Instrument bei Komplettladungsverkehren sind. Auch 82 % der Transportunternehmen teilen diese Ansicht.

Abbildung 32: Zeitfenstersteuerung bei Komplettladung

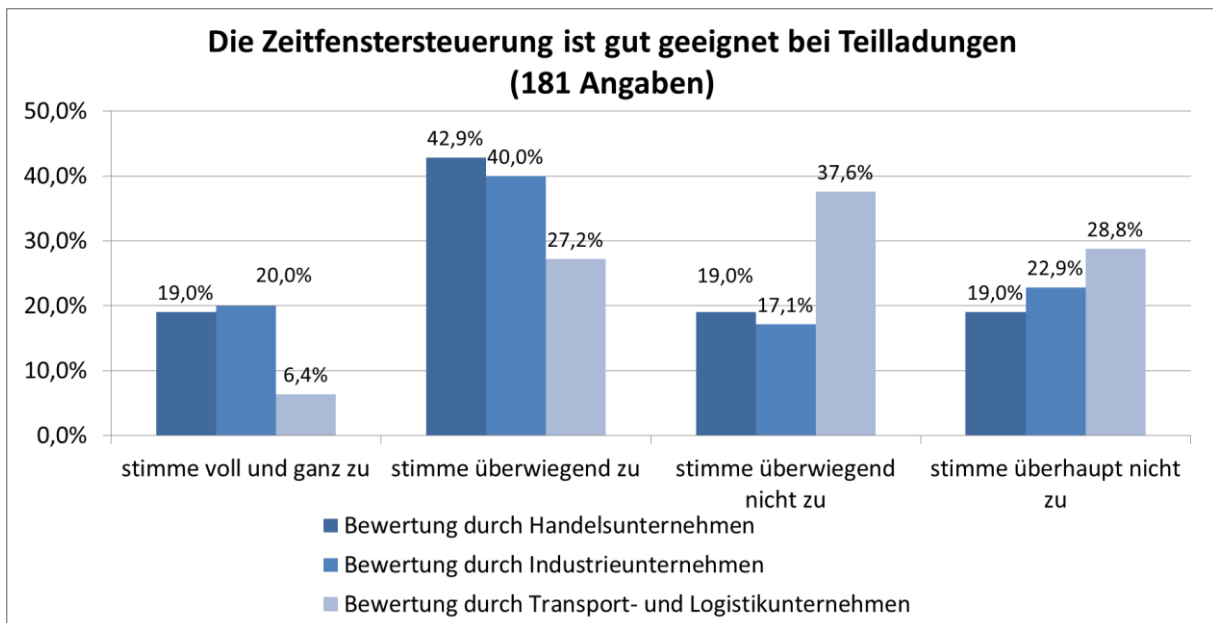


Quelle: Eigene Darstellung

Etwas geringer fällt die Bewertung bereits bei dem Einsatz der Zeitfenstersteuerung bei Teilladungen aus (vgl. Abbildung 33). Hier sind 62 % der Handelsunternehmen, 60 % der Industrieunternehmen

sowie nur noch 34 % der Transportunternehmen der Ansicht, dass die Zeitfenstersteuerung für Teilladungsverkehre geeignet ist.

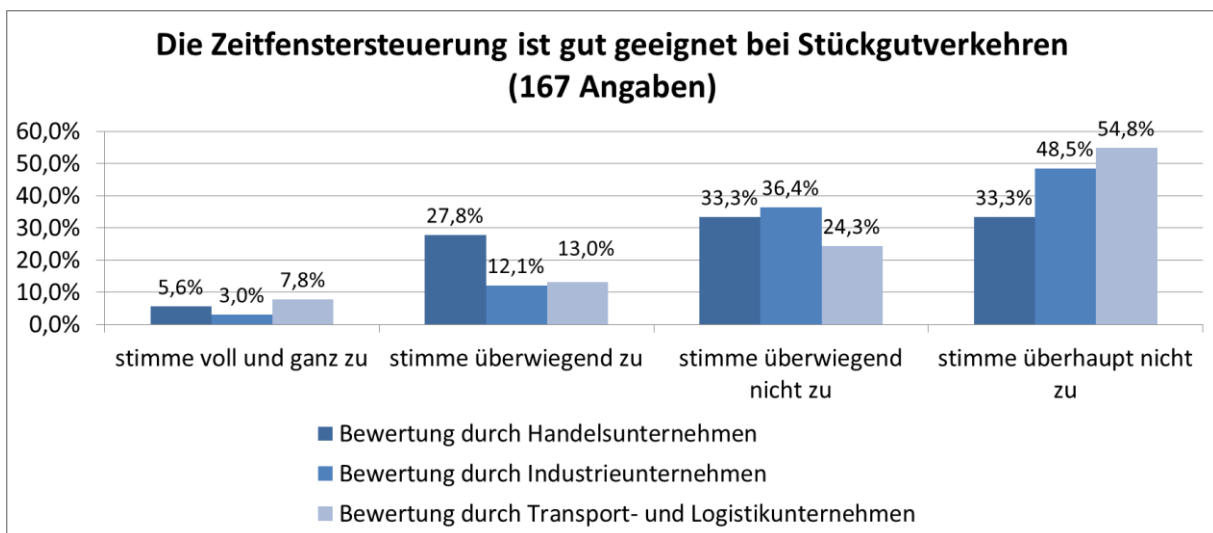
Abbildung 33: Zeitfenstersteuerung bei Teilladung



Quelle: Eigene Darstellung

Als besonders ungeeignet wird durch alle Teilnehmer der Einsatz der Zeitfenstersteuerung bei Stückgutverkehren bewertet (vgl. Abbildung 34).

Abbildung 34: Zeitfenstersteuerung bei Stückgutverkehren



Quelle: Eigene Darstellung

Die Mehrheit der Teilnehmer bewertet die Zeitfenstersteuerung derzeit bei Stückgutverkehren für nicht oder überwiegend nicht geeignet. 79 % der Transportunternehmen, 85 % der Industrieunternehmen sowie 2/3 der Handelsunternehmen sehen keine gute Eignung von ZMS bei Stückgutverkehren.

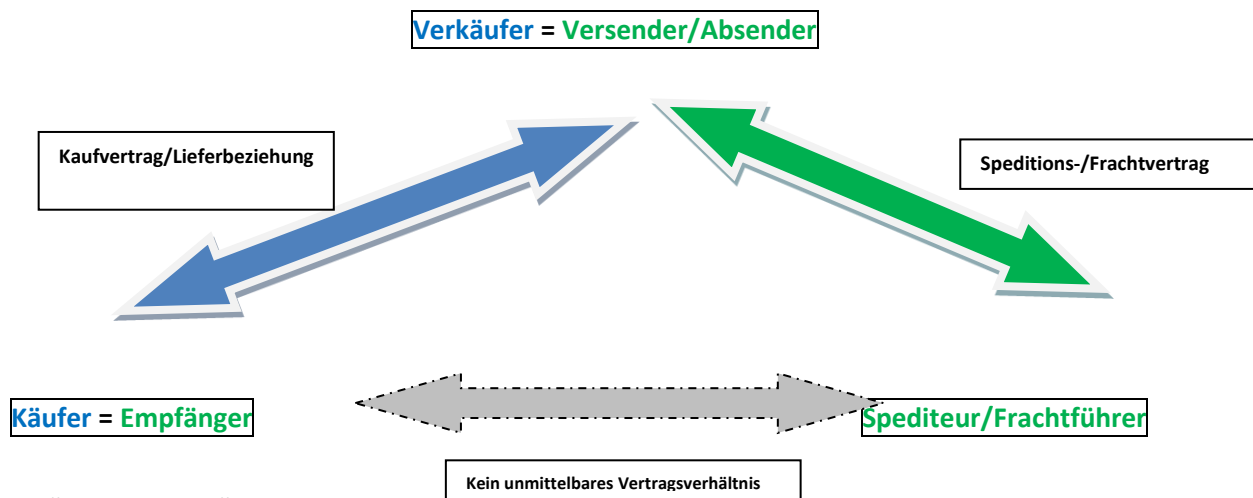
Anhang 12: Darstellung und Analyse der vertraglichen Beziehungen einschließlich der Entwicklung von Musterklauseln für die fehlenden vertraglichen Beziehungen zwischen dem Transporteur und dem Warenempfänger

Im Rahmen der Erstellung der Studie wurde ein Gutachten zur Bewertung der rechtlichen Situation an Laderampen bei einem Fachanwalt für Transportrecht in Auftrag gegeben. Das vorliegende Kapitel wurde vollständig von Rechtsanwalt Dr. jur. Frank Wiltig erstellt.

I. Untersuchung und Darstellung der rechtlichen Rahmenbedingungen zwischen den beteiligten Vertragsparteien

Die aufgezeigte Problematik an der Laderampe entsteht oder verschärft sich aus rechtlicher Sicht, weil die zugrunde liegenden Verträge zwischen den am Liefergeschäft und Transportgeschäft beteiligten Parteien in der Regel nicht oder nur sehr selten aufeinander abgestimmt sind. Wie bereits auf Seite 21 des Berichts des Bundesamtes für Güterverkehr zur „Marktbeobachtung Güterverkehr – Sonderbericht zur Situation an der Laderampe“ schematisch aufgezeigt, sind die nachfolgend dargestellten Vertragsbeziehungen Gegenstand der Untersuchung. Um die Untersuchung nicht unnötig zu verkomplizieren, soll durchgängig unterstellt werden, dass zwischen den Vertragsparteien jeweils das Recht der Bundesrepublik Deutschland anwendbar ist. Damit sind für den Gütertransport auf der Straße einschlägig das Handelsgesetzbuch (HGB) für den Binnentransport sowie das Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR) für grenzüberschreitende Beförderungen von Gütern mittels Fahrzeugen.

Abbildung 35: Schematische Darstellung der Vertragsbeziehungen



Quelle: Eigene Darstellung

Die folgende rechtliche Untersuchung geht schwerpunktmäßig von vorstehender Konstellation der Beteiligten und dem Auseinanderfallen von Liefervertrag und Speditions- bzw. Frachtvertrag aus. Hinweise auf bestehende Unterschiede zur Situation im Werkverkehr oder auch zu Gemeinsamkeiten mit diesem finden sich jeweils an geeigneter Stelle. Die rechtliche Untersuchung beruht auf der aktuellen Gesetzeslage sowie auf den im Rahmen des Gesamtgutachtens erhobenen Feststellungen zur Rampenproblematik. Sie hat die Aufgabe und das Ziel, innerhalb der gesetzlich vorgegebenen Rahmenbedingungen und bestehenden Vertragsfreiheiten Lösungswege in Fällen unangemessener Wartezeiten an den betroffenen Entladerampen aufzuzeigen.

1. Liefervertrag

Gegenstand der Vertragsbeziehung im Liefervertrag ist der Austausch von Waren, in aller Regel auf Basis eines Kaufvertrages. Das Kaufrecht des BGB bestimmt, dass der Verkäufer dem Käufer den Besitz und das Eigentum an der Kaufsache zu verschaffen hat (§ 433 Absatz 1 Bürgerliches Gesetzbuch - BGB). Wie die Ware vom Verkäufer (z.B. dem Produzenten) an den Käufer (z.B. den

Groß- oder Einzelhändler) gelangt, regelt das BGB nicht. Wenn die Kaufparteien jedoch vereinbart haben, dass die Ware vom Verkäufer an den Käufer abzusenden ist, bestimmt § 447 Absatz 1 BGB über den Versandkauf, dass der Verkäufer mit Übergabe der Ware an den Transporteur seine Vertragspflicht erfüllt hat, wörtlich: „... sobald der Verkäufer die Sache dem Spediteur, dem Frachtführer oder der sonst zur Ausführung der Versendung bestimmten Person oder Anstalt ausgeliefert hat“. Das Risiko einer Beschädigung oder des zufälligen Untergangs auf dem Versandweg trägt dann der Käufer. Das BGB erwähnt den Spediteur und Frachtführer an dieser Stelle ausdrücklich; es verzichtet aber darauf, den Speditions- oder Frachtvertrag mit dem Kaufvertrag zu verknüpfen und überlässt dies der freien Gestaltung der Vertragsbeteiligten.

Eine damit vergleichbare Regelung findet sich in Artikel 67 CISG („Convention on Contracts for the International Sale of Goods“, allgemein „UN-Kaufrecht“ genannt). Hiernach tritt der Gefahrübergang auf den Käufer ein, wenn „die Ware gemäß dem Kaufvertrag dem ersten Beförderer zur Übermittlung an den Käufer übergeben“ wurde. Das CISG findet – vereinfacht ausgedrückt – zwischen Käufern und Verkäufern Anwendung, die ihre Niederlassung in verschiedenen Staaten haben, die dem CISG beigetreten sind. Deutschland wie auch die meisten EU-Staaten gehören dazu. Das CISG ist somit Teil des deutschen Rechts. Es kann vertraglich abbedungen werden, was sehr häufig durch Allgemeine Geschäftsbedingungen (AGB) des Verkäufers unter der Klausel mit der Überschrift „Anwendbares Recht“ geschieht. Aber auch das CISG lässt die Gestaltung der Beförderungsverträge unberührt.

In diesem Zusammenhang erwähnenswert sind die „Regeln der ICC zur Auslegung nationaler und internationaler Handelsklauseln“, allgemein bekannt als „Incoterms“. Die zwischen den Vertragsparteien des Kaufvertrags jeweils zu vereinbarende passende Handelsklausel regelt die Verteilung der Pflichten zwischen Verkäufer und Käufer, insbesondere die Organisation des Transports und die Eindeckung von Versicherungsschutz. Im Ergebnis geht es auch hier um die klare Beschreibung der Schnittstelle an der sich der Gefahrenübergang an der Ware vom Verkäufer auf den Käufer vollzieht. Den Inhalt der abzuschließenden Beförderungsverträge lassen die Incoterms unberührt; erst Recht finden sich dort keine Regelungen über Entladepflichten im Verhältnis zum Frachtführer. Incoterms sind nicht Bestandteil des Frachtvertrages.

2. Speditionsvertrag

In den §§ 453 ff. Handelsgesetzbuch (HGB) ist der Speditionsvertrag als ein Geschäftsbesorgungsvertrag ausgestaltet. Gegenüber seinem Vertragspartner, dem Versender, hat der Spediteur insbesondere die Versendung des Gutes zu besorgen, Beförderungsweg und –mittel auszuwählen sowie hierzu die notwendigen Frachtverträge abzuschließen.

Die gesetzlichen Regeln über den Speditionsvertrag befassen sich mit den beförderungsbezogenen Leistungen des Spediteurs. Auf den Grund der Versendung, etwa den Kaufvertrag zwischen Versender und Empfänger, nehmen sie an keiner Stelle Bezug. Das findet sich üblicherweise auch nicht in den individuell vereinbarten Vertragsregeln zwischen Versender und Spediteur. Wenngleich Spediteure ihr Leistungsbild inzwischen auch auf die sogenannten speditionsunüblichen Leistungen – von der Auftragsannahme bis hin zu Montageleistungen – ausgeweitet haben, sind Mitwirkungen von Spediteuren bei der Gestaltung des Liefergeschäfts in der Praxis nicht ersichtlich. Auch zwischen dem Speditionsvertrag und dem Liefervertrag lassen sich daher regelmäßig keine inhaltlichen Verknüpfungen ausmachen.

3. Frachtvertrag und Unterfrachtverträge

Geregelt ist der Frachtvertrag in den §§ 407 ff. HGB. Das Gesetz bezeichnet die Vertragspartner als Absender und Frachtführer. Der Spediteur, der einen Frachtführer mit dem Transport beauftragt, wird transportrechtlich somit zum Absender. Das gleiche gilt für jeden Frachtführer, der die Leistung an einen nächsten Unterfrachtführer vergibt. (Das Gesetz spricht in § 437 HGB vom „ausführenden

Frachtführer“. Umgangssprachlich wie auch in der einschlägigen Kommentarliteratur und in der Rechtsprechung wird synonym der Begriff „Unterfrachtführer“ verwendet.)

Die gesetzlichen Regeln über den Frachtvertrag befassen sich ebenfalls nur mit den beförderungsbezogenen Leistungen des Frachtführers sowie mit den gegenseitigen Rechten und Pflichten der Parteien des Frachtvertrages. Das HGB-Frachtrecht nimmt auf das Grundgeschäft der Versendung, etwa auf den Kaufvertrag, keinen ausdrücklichen Bezug.

Da der Frachtvertrag in der Regel aber dazu dient, die Lieferverpflichtung einer der am Warenaustausch beteiligten Parteien zu erfüllen bzw. überhaupt zu ermöglichen, wirken sich einige frachtvertragliche Normen zumindest mittelbar auf den Liefervertrag aus:

- Der Absender, der gegen den Frachtführer Ansprüche wegen Lieferfristüberschreitung geltend macht, wird möglicherweise auf Verzugs- oder Pönaleregulungen aus dem Liefervertrag Bezug nehmen.
- Für Ersatzansprüche gegen den Frachtführer wegen Verlustes oder Beschädigung des Gutes wird der Absender zur Bestimmung des Warenwertes auf die Handelsrechnung Bezug nehmen. In ständiger Rechtsprechung wird die Handelsrechnung als Beweismittel des Absenders anerkannt, im Verlustfall Art und Menge der dem Frachtführer zur Beförderung übergebenen Güter zu belegen.
- Zu nennen sind aber insbesondere die Rechte des frachtrechtlichen Empfängers, der bei Ablieferung des Gutes gemäß § 421 HGB in den Frachtvertrag eintritt. Durch diese Vorschrift wird kraft Gesetzes eine Vertragsbeziehung zwischen Frachtführer und Empfänger hergestellt. Zumindest findet an dieser Stelle über den Empfänger eine gewisse personelle Verknüpfung zwischen Fracht- und Liefervertrag statt. Das Frachtrecht räumt dem Empfänger transportbezogene Weisungsrechte sowie eigene Schadensersatzansprüche ein; das führt hingegen nicht zu einer inhaltlichen Harmonisierung von Fracht- und Liefervertrag.

Das zuvor Gesagte gilt auch für den Fall des grenzüberschreitenden Frachtvertrages mit dem Verkehrsträger Straße nach dem hierauf anwendbaren internationalen Übereinkommen CMR. Nichts anderes gilt, wenn man die in der Praxis gebräuchlichsten Allgemeinen Geschäftsbedingungen für das Speditions- und Frachtgeschäft untersucht. Es handelt sich zum einen um die „Allgemeine Deutsche Spediteurbedingungen“ (ADSp) sowie um die „Vertragsbedingungen für den Güterkraftverkehrs-, Speditions- und Logistikunternehmer“ (VBGL). Schon qua Rechtsnatur als Allgemeine Geschäftsbedingungen und damit Vertragsklauseln des Spediteurs oder Frachtführers können diese keinen Regelungsgehalt für ein zwischen dritten Parteien (Verkäufer und Käufer) abgeschlossenen Vertrag beanspruchen.

Zwischenfazit:

Weder gesetzliche Normen aus Kauf- und Frachtrecht noch die gebräuchlichen Allgemeinen Geschäftsbedingungen (ADSp und VBGL) sehen eine inhaltliche Verknüpfung zwischen Liefervertrag und Frachtvertrag vor. Verbindliche Rückschlüsse auf die Rechtsbeziehungen zwischen Frachtführer und Warenempfänger lassen sich daraus nicht unmittelbar ableiten.

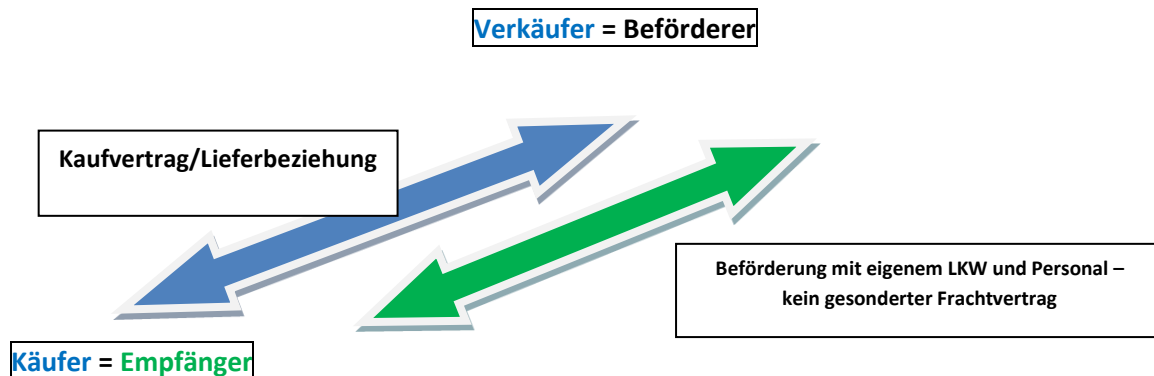
4. Sonderfall: Werkverkehr

Der Werkverkehr ist in der Regel dadurch gekennzeichnet, dass der Unternehmer Güterkraftverkehr als Hilfstätigkeit für eigene Beförderungszwecke und mit eigenem Personal betreibt. Wenn hierbei die Voraussetzungen des § 1 Absatz 2 Güterkraftverkehrsgesetz (GüKG) erfüllt sind, unterliegt der Werkverkehr sodann gemäß § 9 GüKG weder einer gewerberechtlichen Erlaubnispflicht noch einer Versicherungspflicht für Güterschäden.

Für die Betrachtung des Werkverkehrs im Rahmen der hier untersuchten Rampenproblematik an der Empfangsstelle soll vereinfacht von folgender Konstellation ausgegangen werden: Der Verkäufer liefert von ihm hergestelltes oder vertriebenes Gut ab Produktion oder Lager frei Haus zum Käufer/Empfänger. Dies geschieht mit eigenem LKW-Fuhrpark unter Einsatz eigener Fahrer des Verkäufers.

Die vertraglichen Beziehungen gestalten sich sodann in Anlehnung an Abbildung 35 wie folgt:

Abbildung 36: Schematische Darstellung der Beziehungen im Werkverkehr



Quelle: Eigene Darstellung

Die öffentlich-rechtlichen Vorschriften des GüKG sagen naturgemäß und systematisch korrekt nichts aus über die privatrechtliche Gestaltung der Liefer- und Entladepflichten zwischen Käufer und Verkäufer. Auch ADSp und VBGL erwähnen konsequenter Weise nicht den Werkverkehr. Während die ADSp gemäß ihrer Ziffer 2.1 auf Verkehrsverträge (Speditions-, Fracht und Lagerverträge) anwendbar sind, gelten die VBGL (§ 1 Absatz 1) u.a. für Frachtführer, die im gewerblichen Straßengüterverkehr Frachtverträge abschließen. Und eben an einem gesonderten Frachtvertrag fehlt es im Falle des Werkverkehrs. Die Rechtsbeziehung zwischen Verkäufer/Beförderer und Käufer/Empfänger wird daher ausschließlich auf der liefervertraglichen Ebene abgebildet.

Auf die rechtlichen Auswirkungen des fehlenden Beförderungsvertrags beim Werkverkehr wird nachstehend jeweils an geeigneter Stelle hingewiesen.

II. Untersuchung und Darstellung vorhandener gesetzlicher und AGB-rechtlicher Regelungen zu nachfolgenden Fragen

Verantwortlichkeiten für Verladung und Entladung

Entgegen häufig anzutreffender Meinung ist nicht der Frachtführer sondern der frachtrechtliche Absender verpflichtet, das Fahrzeug zu ver- und zu entladen. Diese Grundregel ist in § 412 Absatz 1 Satz 1 HGB normiert.

§ 412 Absatz 1 HGB

Soweit sich aus den Umständen oder der Verkehrssitte nicht etwas anderes ergibt, hat der Absender das Gut beförderungssicher zu laden, zu stauen und zu befestigen (verladen) sowie zu entladen. Der Frachtführer hat für die betriebssichere Verladung zu sorgen.

Die in § 412 Absatz 1 HGB angesprochene Beförderungssicherheit bezieht sich auf die Ladung und Sicherung des Gutes zu seinem eigenen Schutz, während der Frachtführer für die Betriebssicherheit des Fahrzeugs Sorge zu tragen hat. Die Regelung der Ver- und Entladepflichten ist nach dem Gesetz dispositiv ausgestaltet, unterliegt also der möglichen abweichenden Regelung der Parteien des

Frachtvertrages. Dies ergibt sich auch im Umkehrschluss aus § 449 Absatz 1 HGB, in dessen Katalog zwingender frachtrechtlicher Regelungen § 412 HGB nicht aufgeführt ist. Eine von § 412 Absatz 1 Satz 1 HGB abweichende Pflichtenverteilung kann sich auch aus den Umständen oder der Verkehrssitte ergeben. Dies wird in der Regel der Fall sein, wenn das Fahrzeug über mitgeführte Be- und Entladeeinrichtungen verfügt; Beispiele sind Tankfahrzeuge mit Ansaug- bzw. Pumpenvorrichtungen oder Greifkräne für Langholztransporte. In dem hier vor allem zu betrachtenden Stück- und Sammelgutverkehr mit Ver- und Entladung an Rampen bedarf es daher in aller Regel einer Vereinbarung zwischen Absender und Frachtführer, um letzterem die Ver- und Entladepflicht abweichend von der gesetzlichen Regelung aufzuerlegen. Verbleibt es hingegen bei der gesetzlichen Pflichtenverteilung, so wird am Empfangsort in aller Regel nicht der Absender selbst die Entladung vornehmen, sondern der Empfänger handelt insoweit als Erfüllungsgehilfe des Absenders, dies kraft stillschweigender oder ausdrücklicher Vereinbarung. Das gleiche gilt für den Fahrer des anliefernden Fahrzeugs. Wenn er bei der Entladung mithilft und der Frachtführer keine eigene Entladepflicht übernommen hat, handelt der Fahrer hierbei aus Gefälligkeit und rechtlich als Erfüllungsgehilfe des Absenders. Diese rechtliche Einordnung ist letztlich dann von Belang, wenn das Gut bei der Entladung zu Schaden kommt.

Nichts anderes ergibt sich bei einem grenzüberschreitenden LKW-Transport nach den Regeln der CMR. Diese sagen über Ver- und Entladepflichten nichts aus. Bei – der hier immer unterstellten – Anwendung des deutschen Landfrachtrechts kann und muss daher ergänzend auf die zitierte Regelung des § 412 HGB zurückgegriffen werden.

Vom Gesetz abweichende Regelungen über Ver- und Entladepflichten finden sich auch nicht in den bereits genannten Geschäftsbedingungen.

Die ADSP weisen in Ziffer 13 lediglich darauf hin, dass der Spediteur das Gut mit befreiender Wirkung grundsätzlich an jede im Geschäft des Empfängers anwesende Person abliefern kann.

Die VBGL wiederholen in § 5 Absatz 1 Satz 1 im Wesentlichen die zitierte gesetzliche Regelung des § 412 Absatz 1 HGB. Darüber hinaus stellen die VBGL klar, dass der Empfänger das Gut aus dem Fahrzeug zu entladen hat, wenn er die Auslieferung an sich verlangt hat. Zwar tritt in diesem Falle der Empfänger kraft Gesetzes in den zwischen Absender und Frachtführer abgeschlossenen Frachtvertrag ein, damit trifft ihn aber noch nicht persönlich die Pflicht zur Entladung (dazu weiter unten in Abschnitt III. d). Also muss der Empfänger vertraglich zur Entladung verpflichtet werden, was durch Vereinbarung im Liefervertrag zu erfolgen hat, in dem auch auf die VBGL verwiesen werden kann. Soll die Ver- bzw. Entladung hingegen durch den Frachtführer erfolgen, ist hierfür gemäß § 5 Absatz 1 VBGL an den Frachtführer eine angemessene Vergütung zu entrichten.

Die vorstehenden Betrachtungen greifen zweifellos, wenn der Absender als Warenverkäufer frei Haus verkauft und anliefert. Beim Versendungskauf könnte man zu abweichenden Ergebnissen kommen. Denn wie oben unter I. 1. ausgeführt, stellt der Versendungskauf im Sinne von § 447 BGB – jedenfalls bei der Gefahrtragung – eine Besonderheit dar: Mit Übergabe der Ware an den Transporteur hat der Verkäufer seine Leistungspflicht aus dem Kaufvertrag erfüllt. Wenngleich § 447 BGB nach seinem Wortlaut nur das Risiko einer Beschädigung oder des zufälligen Untergangs der Ware auf dem Versandweg regelt, könnte hieraus weiter gefolgert werden, dass den Verkäufer, der gleichzeitig frachtrechtlicher Absender ist, hinsichtlich des Gutes keinerlei Handlungspflichten mehr treffen. Mit anderen Worten: Der verkaufende Absender hat dann auch nicht mehr für die Entladung zu sorgen; diese Pflicht übernehme der kaufende Empfänger konkludent im Rahmen der Vereinbarung des Versendungskaufs. Diese durchaus diskussionswürdige Betrachtung verkennt aber nach diesseitiger Auffassung, dass es sich beim Kauf- wie beim Frachtvertrag um zwei rechtlich selbständige Verträge mit jeweils eigenen Pflichtenkreisen und durchaus unterschiedlichen Vertragsparteien handelt. Ein Übergang der Entladepflicht vom Absender auf den Empfänger allein durch Vereinbarung eines Versendungskaufs widerspräche auch dem insoweit eindeutigen Wortlaut des § 412 Absatz 1 HGB; den Versendungskauf an sich hat der Gesetzgeber nicht als Ausnahme von

dieser gesetzlichen Grundregel vorgesehen. Das erscheint konsequent, da auch beim Versendungskauf die Parteien des Kaufvertrags frei sind zu vereinbaren, wer von beiden den Frachtführer beauftragen und somit zum frachtrechtlichen Absender werden soll. Ein Versendungskauf führt damit nicht zu einem Übergang der Entladepflicht auf den Empfänger, so wie dies etwa durch einen Wechsel in der Systemführerschaft (vgl. nachstehend unter III. c.) bewirkt werden könnte.

Ergänzender Hinweis zum Werkverkehr:

Wegen des fehlenden Frachtvertrags kommt § 412 HGB nicht zur Anwendung. Wenn – wie im Ausgangsbeispiel angenommen – der Verkäufer die Ware zu befördern hat, gehört es zu seinen aus dem Kaufvertrag abzuleitenden Nebenpflichten, das Gut beförderungssicher zu verladen und unbeschädigt beim Käufer abzuliefern. Wenn im Kaufvertrag zudem nichts über eine Entladepflicht des Käufers gesagt ist, kann sich die Lösung nur aus den kaufrechtlichen Vorschriften und den tatsächlichen Gepflogenheiten ergeben. Nach § 433 Absatz 1 Satz 1 BGB hat der Verkäufer dem Käufer Besitz und Eigentum an der Kaufsache zu verschaffen. Dazu gehört also die Besitzeinräumung an der Empfangsstelle des Käufers. Wie dies im Einzelfall geschieht, hängt von den Usancen der Vertragsparteien sowie den Umständen an der Empfängerrampe ab. Wenn der Käufer üblicher Weise eigenes Entladepersonal einsetzt, genügt zur Besitzverschaffung die Bereitstellung des geöffneten, entladebereiten Fahrzeugs. In jedem Falle reicht die Übergabe des Guts an der Empfangsstelle aus; ein Verbringen in Lagerräume des Empfängers bedürfte hingegen grundsätzlich einer besonderen Vereinbarung.

Zwischenfazit:

Den Absender trifft grundsätzlich die Pflicht zur Ver- und Entladung; weitergehender oder ergänzender Regelungen bedarf es nicht. Bei Zweifeln sollten die Parteien des Frachtvertrages klar vereinbaren, wer welche Tätigkeiten und zu welchem (Mehr-)Entgelt auszuführen hat. Soll der Empfänger die Entladung vornehmen, ist dies im Liefervertrag mit dem Absender zu vereinbaren

Fristen für Verladung und Entladung

Die Regelung zur Ver- und Entladungspflicht als solche besagt noch nichts über etwaige dabei einzuhaltende Fristen. Der Gesetzgeber hat sich in § 412 Absatz 2 HGB mit konkreten Festlegungen zurückgehalten. Im Gegensatz zum Recht des Gütertransports mit Binnenschiffen (dort: Verordnung über die Lade- und Löschzeiten sowie das Liegegeld in der Binnenschifffahrt - Lade- und Löschzeitenverordnung – BinSchLV; vgl. Verordnungsermächtigung in § 412 Absatz 4 HGB) existieren für den LKW-Transport keine gesetzlich geregelten, konkreten Ver- und Entladefristen.

§ 412 Absatz 2 HGB

Für die Lade- und Entladezeit, die sich mangels abweichender Vereinbarung nach einer den Umständen des Falles angemessenen Frist bemisst, kann keine besondere Vergütung verlangt werden.

§ 412 Absatz 4 HGB

Das Bundesministerium der Justiz wird ermächtigt, im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung durch Rechtsverordnung, die nicht der Zustimmung des Bundesrates bedarf, für die Binnenschifffahrt unter Berücksichtigung der Art der zur Beförderung bestimmten Fahrzeuge, der Art und Menge der umzuschlagenden Güter, der beim Güterumschlag zur Verfügung stehenden technischen Mittel und der Erfordernisse eines beschleunigten Verkehrsablaufs die Voraussetzungen für den Beginn der Lade- und Entladezeit, deren Dauer sowie die Höhe des Standgeldes zu bestimmen.

In erster Linie maßgebend ist eine zwischen Absender und Frachtführer vereinbarte Frist. Der Lauf der Frist beginnt demgemäß mit dem vereinbarten Zeitpunkt des Be- bzw. Entladebeginns. Es liegt in der Natur der Sache, dass eine verfrühte Ankunft des Frachtführers an der Be- oder Entladestelle und damit verbundene Wartezeiten allein in seinen Risikobereich fallen. Die Risikoverteilung für verspätete Ankünfte bestimmt sich nach der jeweils betroffenen Risiko- oder Organisationssphäre. So werden auf der Fahrt zur Be-/Entladestelle auftretende und zur Verspätung führende Ereignisse (z.B. Wetterverhältnisse, Stau, Umleitungen etc.) grundsätzlich dem Risikobereich des Frachtführers zugerechnet. Ist hingegen die Zufahrt zum Betrieb des Absenders oder Empfängers versperrt oder beruht die Verspätung des Frachtführers auf ähnlichen, dem Organisationsbereich von Absender oder Empfänger zuzurechnenden Umständen, ist die Verspätung dem Frachtführer nicht anzulasten.

Auf die im Rahmen des Gesamtgutachtens ebenfalls verwendeten Begriffe der „Wartezeit“ sowie der „Standzeit“ sei an dieser Stelle hingewiesen. Der Rechtsbegriff der „Entladezeit“ ist letztlich die Summe von Warte- und Standzeit. Die Entladezeit beginnt mit der Bereitmeldung des Frachtführers, der damit dem Entladepersonal des Empfängers ungehinderten Zugang zum Fahrzeug gewährt. Sie endet mit tatsächlichem Abschluss des Entladevorgangs sowie Aushändigung vereinbarter Entladepapiere an den Frachtführer. Sich hieran anschließende Maßnahmen wie etwa ein Palettentausch ist grundsätzlich nicht der Entladezeit hinzuzurechnen, weil er nicht Teil des eigentlichen Transport- und Entladevorganges ist.

Unangemessen lange Wartezeiten des Frachtführers entstehen aber gerade aus dem Umstand, dass der Empfänger diesen so lange warten lässt, bis eine Wareneingangskontrolle der einzelnen Packstücke abgeschlossen ist. Der Umfang der Wartepflicht des Frachtführers im Rahmen der Wareneingangskontrolle ergibt sich letztlich aus Sinn und Zweck der Rügepflicht des Empfängers gemäß § 438 Absatz 1 HGB:

§ 438 Absatz 1 HGB

Ist ein Verlust oder eine Beschädigung des Gutes äußerlich erkennbar und zeigt der Empfänger oder der Absender dem Frachtführer Verlust oder Beschädigung nicht spätestens bei Ablieferung des Gutes an, so wird vermutet, dass das Gut in vertragsgemäßem Zustand abgeliefert worden ist. Die Anzeige muss den Schaden hinreichend deutlich kennzeichnen.

Aus der Formulierung „äußerliche Erkennbarkeit“ lässt sich rückschließen, dass der Empfänger im Rahmen seiner sofortigen Rügepflicht bei erkennbaren Mängeln gerade nicht verpflichtet ist, die Sendung bei Ablieferung zu entpacken (vgl. Czerwenka in: Münchener Kommentar, Handelsgesetzbuch, Transportrecht, § 438 HGB Rn. 7). Im häufigen Fall des Erhalts einer mit Einzelpackstücken beladen und möglicherweise noch umverpackten Palette entsteht die Pflicht, diese bei Empfang zu öffnen, wenn die äußere Erscheinung der Verpackung den Schluss nahe legt, dass auch das Gut in ihrem Inneren beschädigt ist. Wenn eine solche Nachforschungspflicht des Empfängers ausgelöst wird, ist der Frachtführer nicht nur als wartepflichtig anzusehen; ihn trifft auch eine Nebenpflicht, dem Empfänger eine weitere Untersuchung der Sendung zu ermöglichen. Ein Zuwarten bis zum Abschluss der Eingangskontrolle auf Packstück- oder gar Einzelwarenebene gehört daher nicht generell zum Pflichtenkreis des Frachtführers.

Selbstverständlich lassen sich jedoch abweichende vertragliche Regelungen treffen.

Mangels konkreter Vereinbarung der Frachtvertragsparteien bemisst sich die Lade- und Entladezeit gemäß § 412 Absatz 2 HGB nach einer „den Umständen des Falles angemessenen“ Frist. Rechtsprechung und Literatur stellen darauf ab, innerhalb welcher Frist ein „ordentlicher Absender“ während der gewöhnlichen Geschäftszeiten die beförderungssichere Be-/Entladung des fraglichen Gutes unter Berücksichtigung der konkreten Umstände wie Anzahl der Fahrzeuge, Laderampen etc. vornehmen kann (vgl. Koller, Transportrecht, 7. Auflage, § 412 HGB Rn. 46). Die Unsicherheit resultiert daraus, dass die maßgeblichen Umstände nicht normiert sind, und es immer wieder auf die

Betrachtung des Einzelfalles ankommt. Im Streitfall entscheidet also ein Gericht, welche Be-/Entladezeit im Einzelfall angemessen war.

Da die vorstehend erwähnten Vereinbarungen auch durch Einbeziehung von Geschäftsbedingungen in den Frachtvertrag getroffen werden können, ist an dieser Stelle wieder ein Blick in die gebräuchlichen AGB ratsam:

Da die ADSp schon keine von § 412 Absatz 1 HGB abweichenden Verpflichtungen enthalten, ist Ziffer 11.1 ADSp konsequent: Hiernach gewährleistet der Spediteur mangels Vereinbarung keine Verlade- und Lieferfristen. Zur Angemessenheit von Lade- und Entladezeiten schweigen die ADSp.

Anders die VBGL; sie sehen in § 5 Absätze 2 bis 4 detailliertere Regeln über die Bemessung von Be- und Entladefristen vor.

VBGL § 5 Verladen und Entladen

(2) Für das Beladen und das Entladen steht eine dem jeweiligen Vorgang angemessene Zeit (Ladezeit, Entladezeit) zur Verfügung. Für Komplettladungen (nicht jedoch bei schüttbaren Massengütern) eines Auftraggebers mit Fahrzeugen/Fahrzeugeinheiten mit 40 t zulässigem Gesamtgewicht beträgt die Be- und Entladefrist (höchstens 1 Beladestelle, höchstens 1 Entladestelle), vorbehaltlich anderweitiger vertraglicher Absprachen, pauschal jeweils maximal 2 Stunden für die Beladung und maximal 2 Stunden für die Entladung. Bei Fahrzeugen/Fahrzeugeinheiten mit niedrigerem Gesamtgewicht reduzieren sich diese Zeiten. Für diese Zeit kann keine besondere Vergütung verlangt werden.

(3) Die Beladefrist beginnt mit dem Zeitpunkt der vereinbarten Bereitstellung des Fahrzeugs. Erfolgt die Bereitstellung des Fahrzeugs später als zum vereinbarten Zeitpunkt und ist der Auftraggeber mit der verspäteten Bereitstellung einverstanden, so beginnt die Beladefrist ab dem Zeitpunkt der Bereitstellung.

(4) Die Entladefrist beginnt in dem Moment, in dem der Empfänger die Verfügungsgewalt über das Gut erhält. Im Zweifel ist dies der Zeitpunkt, zu dem eine Person, die zur Verfügung über das Gut befugt ist, die für sie bestimmte Ausfertigung des Frachtbriefs oder eines anderen Begleitpapiers erhält.

Die VBGL sehen für Komplettladungen je Be- bzw. Entladestelle maximal 2 Stunden als angemessen an. Für die große Bandbreite möglicher Teilladungen, Sendungsarten, Fahrzeugtypen, Ladehilfsmitteln etc. fehlt es naturgemäß an einer konkreten Regelung. Aber immerhin soll die Frist jeweils entsprechend weniger als 2 Stunden betragen. Zumindest geben die VBGL eine Obergrenze sowie im Streitfall immerhin einen groben Anhaltspunkt für die Fristenberechnung an. Darüber hinaus unternimmt § 5 VBGL in seinen Absätzen 3 und 4 den Versuch, den Beginn des Fristlaufs zu definieren, wenngleich die Begriffe „Bereitstellung des Fahrzeugs“ und „Verfügungsgewalt über das Gut“ noch hinreichend Restpotenzial für Meinungsverschiedenheiten bieten.

Auch bei Vereinbarung der VBGL lassen sich daher im Frachtvertrag die weiteren für erforderlich gehaltenen Detailfragen regeln. Wenn allerdings vergütungsfreie Wartezeiten des Frachtführers in AGB des Absenders (z.B. Allgemeine Frachteneinkaufsbedingungen) geregelt werden sollen, ist die Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs zur Angemessenheit solcher Klauseln zu beachten. In seinem Urteil (Az. I ZR 37/09) entschied der BGH, dass die einseitige und vollständige Abwälzung von Verzögerungsrisiken auf den Frachtführer, die aus dem Verantwortungsbereich des Verladers stammen, mittels AGB unwirksam ist. Im konkreten Fall kam es zu Verzögerungen, weil eine Maschine des Verladers ausgefallen war. Für die dadurch bedingte längere Wartezeit hat der BGH dem Frachtführer einen Anspruch auf Zusatzvergütung in Form von Standgeld (dazu weiter unten) zugesprochen.

Zwischenfazit:

Dringend anzuraten sind vertragliche Vereinbarungen zwischen Absender und Frachtführer, welche Be-/Entladezeiten ohne Zusatzvergütung im Frachtpreis enthalten sind. Ideal und Streit vermeidend sind darüber hinaus möglichst klare vertragliche Regelungen darüber, wann die vereinbarten Zeiten zu laufen beginnen und wann sie enden, auch wie die vergütungspflichtigen Zeiten nachzuweisen sind. Das gilt erst Recht für Vereinbarungen zwischen Verkäufer und Käufer im Falle des Werkverkehrs, da hier die vorgenannten frachtrechtlichen Vorschriften erst gar nicht zur Anwendung gelangen.

Haftung und (Ersatz-)Ansprüche bei Verstößen gegen Ver-/Entladepflichten

Die vorliegende Betrachtung befasst sich ausschließlich mit der „Rampenproblematik“ und den beim Frachtführer entstehenden Wartezeiten. Mögliche Schadensersatzansprüche des Frachtführers wegen Personen- oder Sachschäden, die durch unsachgemäßes Be- oder Entladen entstehen können, sind daher aus der Untersuchung ausgeklammert; sie sind auch nicht im Frachtrecht geregelt. Ansprüche des Frachtführers wegen einer Überschreitung der Be-/Entladezeit sind vom Frachtrecht auch nicht als Schadensersatz- sondern als Vergütungsansprüche ausgestaltet. § 412 Absatz 3 HGB spricht daher von einer „angemessenen Vergütung (Standgeld)“, die zur vereinbarten Fracht hinzukommt. Standgelder unterliegen konsequent somit auch der Umsatzsteuerpflicht.

§ 412 Absatz 3 HGB

Wartet der Frachtführer aufgrund vertraglicher Vereinbarung oder aus Gründen, die nicht seinem Risikobereich zuzurechnen sind, über die Lade- oder Entladezeit hinaus, so hat er Anspruch auf eine angemessene Vergütung (Standgeld).

Da die ADSp keine diesbezügliche Regelung enthalten und § 5 Absatz 5 VBGL sich auf eine wörtliche Widergabe von § 412 Absatz 3 HGB beschränkt, kann sich die weitere Betrachtung ausschließlich auf § 412 Absatz 3 HGB konzentrieren. Die Höhe des Standgelds für LKW-Verkehre ist nicht normiert; ihre Angemessenheit bestimmt sich im Streitfall nach Richterrecht. Zunächst ist anerkannt, dass der Frachtführer aus § 412 Absatz 3 HGB kein Recht zur einseitigen Leistungsbestimmung ableiten kann, so wie es in §§ 315, 316 BGB definiert ist. Seine Standgeldberechnung unterliegt daher der vollen richterlichen Nachprüfbarkeit. Nur eine solche Vergütung für vereinbarte bzw. zusätzliche Wartezeiten ist als angemessen zu betrachten, die zur Zeit des Abschlusses des Frachtvertrags üblicherweise im Geschäftsverkehr für die Gestellung des betreffenden Fahrzeuges nach Ablauf der Ladezeit gezahlt wird. Das schließt sicherlich eine Berechnung auf Frachtkostenbasis aus, da während der Wartezeiten keine variablen Fahrzeugkosten (vor allem Kraftstoff) anfallen. Zutreffend setzen sich Standgelder daher zusammen zumindest aus den anfallenden Fixkosten für Fahrzeug und Fahrer, anteilige Overheadkosten, wobei man zusätzlich einen anteiligen und angemessenen Gewinnaufschlag in Betracht ziehen könnte (vgl. Koller, a.a.O., § 412 HGB Rn. 58).

Schuldner der Standgeldvergütung ist selbstverständlich der Vertragspartner des Frachtführers, somit in erster Linie der Absender. Häufig übersehen wird jedoch, dass unter den Voraussetzungen des § 421 Absatz 1 HGB auch der Empfänger als Zahlungsschuldner hinzutreten kann; und das nicht nur für die vereinbarte Fracht, sondern auch für Standgelder. § 421 HGB ist für die hier zu begutachtenden Rechtsfragen rund um die Rampenproblematik eine entscheidende Vorschrift.

§ 421 Rechte des Empfängers. Zahlungspflicht

(1) Nach Ankunft des Gutes an der Ablieferungsstelle ist der Empfänger berechtigt, vom Frachtführer zu verlangen, ihm das Gut gegen Erfüllung der Verpflichtungen aus dem Frachtvertrag abzuliefern. Ist das Gut beschädigt oder verspätet abgeliefert worden oder verlorengegangen, so kann der Empfänger die Ansprüche aus dem Frachtvertrag im eigenen Namen gegen den Frachtführer geltend machen; der

Absender bleibt zur Geltendmachung dieser Ansprüche befugt. Dabei macht es keinen Unterschied, ob Empfänger oder Absender im eigenen oder fremden Interesse handeln.

(2) Der Empfänger, der sein Recht nach Absatz 1 Satz 1 geltend macht, hat die noch geschuldete Fracht bis zu dem Betrag zu zahlen, der aus dem Frachtbrief hervorgeht. Ist ein Frachtbrief nicht ausgestellt oder dem Empfänger nicht vorgelegt worden oder ergibt sich aus dem Frachtbrief nicht die Höhe der zu zahlenden Fracht, so hat der Empfänger die mit dem Absender vereinbarte Fracht zu zahlen, soweit diese nicht unangemessen ist.

(3) Der Empfänger, der sein Recht nach Absatz 1 Satz 1 geltend macht, hat ferner ein Standgeld oder eine Vergütung nach § 420 Abs. 3 zu zahlen, ein Standgeld wegen Überschreitung der Ladezeit und eine Vergütung nach § 420 Abs. 3 jedoch nur, wenn ihm der geschuldete Betrag bei Ablieferung des Gutes mitgeteilt worden ist.

(4) Der Absender bleibt zur Zahlung der nach dem Vertrag geschuldeten Beträge verpflichtet.

Verlangt also der Empfänger vom Frachtführer die Ablieferung des Gutes, so folgt aus § 421 Absatz 3 HGB unmittelbar die Verpflichtung des Empfängers, für die nicht mit der Fracht abgegoltenen Wartezeiten anlässlich der Entladung eine angemessene Vergütung zu zahlen. Empfänger und Absender haften gegenüber dem Frachtführer insoweit als Gesamtschuldner. Die Verpflichtung zur Standgeldzahlung wegen Überschreitung der Entladezeit besteht auch dann, wenn Absender und Frachtführer vereinbart haben, dass der Transport „frei“ oder „franco“ erfolgen, also kein Frachteinzug beim Empfänger stattfinden soll (vgl. Czerwenka, a.a.O., § 421 HGB Rn. 38; Koller, a.a.O., § 421 HGB Rn. 11).

Der Frachtführer kann also bereits nach geltendem Recht dem Empfänger ungebührliche Wartezeiten in Rechnung stellen.

Und genau an dieser Stelle setzt ein in Rechtsprechung und Literatur geführter Meinungsstreit darüber ein, wer exakt Gläubiger eines gegen den Empfänger gerichteten Standgeldanspruchs wegen Überschreitung der Entladezeit ist. § 421 Absatz 1 HGB nennt als Anspruchsteller den „Frachtführer“. In der Praxis allzu häufig ist es aber nicht der Frachtführer im Sinne des Vertragspartners des Absenders, der selbst das Gut beim Empfänger abgeliefert und zu lange Wartezeiten an der Laderampe des Empfängers erdulden muss. Denn entweder hat der Absender einen Spediteur mit der Besorgung des Transports beauftragt und dieser einen Unterfrachtführer mit der eigentlichen Beförderung. Oder der Absender beauftragt sogleich einen vertraglichen (Haupt-) Frachtführer, der den Transport wiederum untervergibt. In beiden Fällen ist es der ausführende Frachtführer im Sinne von § 437 HGB, der an der Laderampe des Empfängers wartet. Der ausführende Frachtführer ist nicht der Vertragspartner des Absenders sondern Vertragspartner des Spediteurs oder des ersten vertraglichen Frachtführers. Auf eine beliebige mögliche Verlängerung der Vertragskette bis hin zum letztendlich abliefernden ausführenden Frachtführer sei ergänzend hingewiesen.

Die höchstrichterliche Rechtsprechung (BGH, Urt. v. 20.10.2005, Transportrecht 2006, 29) stellt auf den Wortlaut des § 421 Absatz 1 Satz 1 HGB ab, wonach der Empfänger die „Verpflichtungen aus dem Frachtvertrag“ zu erfüllen hat. Frachtvertrag in diesem Sinne ist der Beförderungsvertrag, an dem der Absender als Vertragspartei beteiligt ist, also in einer möglichen Vertragskette von Speditionen und (Unter-)Frachtführern der erste Vertrag in der Kette. Der das Gut an den Empfänger ausliefernde Frachtführer kann demnach aus § 421 Absatz 3 HGB keinen eigenen Standgeldanspruch gegen den Empfänger wegen Überschreitung der Entladezeit herleiten. Andererseits sieht der BGH - in einem Urteil zur Frage des Bestehens eigener Ansprüche des Empfängers gegen den Unterfrachtführer auf Ersatz von Güterschäden - den Empfänger als Drittbegünstigten auch aus dem Unterfrachtvertrag an (BGH vom 14.06.2007, Az. I ZR 50/05); damit entsteht allerdings ein gewisser

dogmatischer Widerspruch zur Ablehnung von Standgeldansprüchen gemäß dem vorangehenden Satz (vgl. dazu eingehend Czerwenka, a.a.O., § 421 HGB Rn. 41 – 43).

Bis Gesetzgeber oder Rechtsprechung endgültige Klarheit schaffen, wird für die hiesige Betrachtung davon ausgegangen, dass nur der unmittelbare Vertragspartner des Absenders eigene Standgeldansprüche gegen den Empfänger wegen Überschreitung der Entladezeit erwerben kann. Der über Gebühr an der Entladrampe wartende Frachtführer wird seinen Standgeldanspruch somit gegen den ihn unmittelbar beauftragenden Spediteur oder Frachtführer zu richten haben, der ja rechtlich diesem gegenüber der frachtrechtliche Absender ist. Ob eine solche „Kettenregressierung“ zurück bis zum ersten Spediteur/Frachtführer in der Transportkette der praktikable Weg ist, mag tunlich bezweifelt werden. Dieser könnte seinen Standgeldanspruch hingegen auch an den letztwartenden Frachtführer abtreten (vgl. nachstehend unter III. h). Im Tagesgeschäft wird das in aller Regel daran scheitern, dass entweder diese Rechtssystematik wenig bekannt ist, kompliziert und hinderlich erscheint, oder schließlich die Beteiligten in längeren transportrechtlichen Vertragsketten sich schlichtweg nicht kennen.

Auf ein weiteres Recht des Frachtführers bei nicht rechtzeitiger Entladung sei an dieser Stelle hingewiesen: auf seine Rechte und Ansprüche beim Eintritt eines Ablieferungshindernisses. Hierzu regelt § 419 in Verbindung mit § 418 HGB:

§ 419 Beförderungs- und Ablieferungshindernisse

(1) Wird vor Ankunft des Gutes an der für die Ablieferung vorgesehenen Stelle erkennbar, dass die Beförderung nicht vertragsgemäß durchgeführt werden kann, oder bestehen nach Ankunft des Gutes an der Ablieferungsstelle Ablieferungshindernisse, so hat der Frachtführer Weisungen des nach § 418 Verfügungsberechtigten einzuholen. Ist der Empfänger verfügungsberechtigt und ist er nicht zu ermitteln oder verweigert er die Annahme des Gutes, so ist Verfügungsberechtigter nach Satz 1 der Absender; ...

Der Frachtführer ist, wenn ihm Weisungen erteilt worden sind und das Hindernis nicht seinem Risikobereich zuzurechnen ist, berechtigt, Ansprüche nach § 418 Abs. 1 Satz 4 geltend zu machen.

...

(3) Kann der Frachtführer Weisungen, die er nach § 418 Abs. 1 Satz 3 befolgen müsste, innerhalb angemessener Zeit nicht erlangen, so hat er die Maßnahmen zu ergreifen, die im Interesse des Verfügungsberechtigten die besten zu sein scheinen. Er kann etwa das Gut entladen und verwahren, für Rechnung des nach § 418 Abs. 1 bis 4 Verfügungsberechtigten einem Dritten zur Verwahrung anvertrauen oder zurückbefördern; vertraut der Frachtführer das Gut einem Dritten an, so haftet er nur für die sorgfältige Auswahl des Dritten. Der Frachtführer kann das Gut auch gemäß § 373 Abs. 2 bis 4 verkaufen lassen, wenn es sich um verderbliche Ware handelt oder der Zustand des Gutes eine solche Maßnahme rechtfertigt oder wenn die andernfalls entstehenden Kosten in keinem angemessenen Verhältnis zum Wert des Gutes stehen. Unverwertbares Gut darf der Frachtführer vernichten. Nach dem Entladen des Gutes gilt die Beförderung als beendet.

(4) Der Frachtführer hat wegen der nach Absatz 3 ergriffenen Maßnahmen Anspruch auf Ersatz der erforderlichen Aufwendungen und auf angemessene Vergütung, es sei denn, dass das Hindernis seinem Risikobereich zuzurechnen ist.

§ 418 Nachträgliche Weisungen

(1) Der Absender ist berechtigt, über das Gut zu verfügen. Er kann insbesondere verlangen, dass der Frachtführer das Gut nicht weiterbefördert oder es an einem anderen Bestimmungsort, an einer anderen Ablieferungsstelle oder an einen anderen Empfänger abliefern. Der Frachtführer ist nur insoweit zur Befolgung solcher Weisungen verpflichtet, als deren Ausführung weder Nachteile für den Betrieb seines Unternehmens noch Schäden für die Absender oder Empfänger anderer Sendungen mit sich zu bringen droht. Er kann vom Absender Ersatz seiner durch die Ausführung der Weisung entstehenden Aufwendungen sowie eine angemessene Vergütung verlangen; der Frachtführer kann die Befolgung der Weisung von einem Vorschuss abhängig machen.

(2) Das Verfügungsrecht des Absenders erlischt nach Ankunft des Gutes an der Ablieferungsstelle. Von diesem Zeitpunkt an steht das Verfügungsrecht nach Absatz 1 dem Empfänger zu. Macht der Empfänger von diesem Recht Gebrauch, so hat er dem Frachtführer die entstehenden Mehraufwendungen zu ersetzen sowie eine angemessene Vergütung zu zahlen; der Frachtführer kann die Befolgung der Weisung von einem Vorschuss abhängig machen.

...

(5) Beabsichtigt der Frachtführer, eine ihm erteilte Weisung nicht zu befolgen, so hat er denjenigen, der die Weisung gegeben hat, unverzüglich zu benachrichtigen.

Tritt also nach Übernahme des Gutes zur Beförderung ein Beförderungs- oder Ablieferungshindernis ein, so hat der Beförderer Weisungen des Absenders einzuholen. Auf die Ursache des Hindernisses oder gar auf ein Verschulden kommt es dabei nicht an. Der Umstand, dass alle Entladeplätze besetzt sind, sowie die Weigerung des Empfängers, dem Frachtführer einen Platz an der Entladerampe zuzuweisen, werden als Ablieferungshindernis anerkannt (Koller a.a.O., § 419 HGB Rn. 11). Das Hindernis muss allerdings so beschaffen sein, dass mit seinem Wegfall auf absehbare Zeit oder jedenfalls während einer Wartefrist, die für alle Beteiligten am Frachtvertrag als zumutbar angesehen werden kann, zu rechnen ist (Czerwenka a.a.O., § 419 HGB Rn. 8). Ein Fall des Ablieferungshindernisses sei demnach auch zu bejahen, wenn sich der Empfänger nach Ankunft des Gutes an der Ablieferungsstelle weigert, das Gut vereinbarungsgemäß zu entladen (Czerwenka a.a.O., § 419 HGB Rn.14). Auch insoweit hilft also eine Vereinbarung über die Entladezeit im Beförderungsvertrag. Wenn sich der Frachtführer mangels einer solchen Vereinbarung auf den Grundsatz des § 412 Absatz 2 HGB verlassen müsste – also auf eine „nach den Umständen des Falles angemessene Frist“ – so liefe er in einem nachfolgenden Rechtsstreit Gefahr zu unterliegen. Denn zur Durchsetzung seiner Ansprüche auf Aufwendungsersatz und Vergütung wegen des von ihm behaupteten Ablieferungshindernisses müsste der Frachtführer voll beweisen, welche Warte- und Entladefrist für ihn im konkreten Fall galt und auf absehbare zumutbare Zeit auch nicht mit einer Entladung zu rechnen war.

Umstritten ist hingegen, ob eine Überschreitung der Entladezeit nach bereits begonnener Entladung ein Ablieferungshindernis darstellt. Während dies teilweise bei wesentlicher Überschreitung der Entladezeit bejaht wird (Koller a.a.O., § 419 HGB Rn. 12) – wobei die „Wesentlichkeit“ nicht näher definiert wird –, wollen andere Literaturstimmen in diesem Falle nur das Recht auf angemessenes Standgeld gewähren (Czerwenka a.a.O., § 419 HGB Rn.15). Aus diesem Grunde bietet sich bei der Gestaltung des Beförderungsvertrages aus Sicht des Beförderers eine klarstellende Regelung über die Annahme eines Beförderungshindernisses und die daraus folgenden Rechte und Ansprüche an.

Sofern die Parteien des Beförderungsvertrages keine abweichende Regelung getroffen haben, hat der Beförderer im Falle des Ablieferungshindernisses gemäß §§ 419, 418 HGB Weisungen des Absenders einzuholen. Wenn das Hindernis nicht dem Risikobereich des Beförderers zuzurechnen ist,

kann dieser vom Absender Ersatz seiner durch die Ausführung der Weisung entstehenden Aufwendungen sowie eine angemessene Vergütung verlangen sowie die Befolgung der Weisung von einem Vorschuss abhängig machen.

Sofern die Parteien des Beförderungsvertrages die Geltung der VBGL vereinbart haben, bestimmt deren § 6 Absatz 4:

VBGL § 6 Rechte des Frachtführers bei Nichteinhaltung

(4) Ist mit der Entladung nicht begonnen worden, obwohl die Entladefrist bereits abgelaufen ist, so kann der Frachtführer dies als Verweigerung der Annahme des Gutes betrachten. In diesem Fall hat er die Weisung des Absenders einzuholen und zu befolgen. § 419 Absatz 3 und 4 HGB finden entsprechende Anwendung.

In Kombination mit einer vertraglichen Definition der Entladefrist führt diese Bestimmung dazu, dass der Absender gemäß § 418 Absatz 1 HGB trotz Ankunft an der Ablieferungsstelle weisungsberechtigt bleibt und der Frachtführer unmittelbar mit Ablauf der vereinbarten Entladefrist alle gesetzlichen Rechte aus §§ 419, 418 HGB geltend machen kann.

Über die vorstehend dargestellten Ansprüche auf Zahlung von Standgeld und Erteilung von Weisungen mit nachfolgendem Aufwendungsersatz- und Vergütungsanspruch hinaus hat der Frachtführer keine weiteren Ansprüche, insbesondere keine Schadensersatzansprüche. Verpasst er wegen Überschreitens der Entladezeit etwa einen Anschlusstermin oder eine Rückladung, so kann er den daraus entstandenen Schaden nicht gesondert geltend machen. Die dargestellten Ansprüche sind insoweit abschließend (vgl. Czerwenka a.a.O., § 412 HGB Rn. 33; Koller a.a.O., § 412 HGB Rn. 60).

Auch das umgekehrte Haftungsverhältnis soll der Vollständigkeit halber kurz erwähnt werden, nämlich die Ansprüche des Empfängers als Betreiber der Rampe bei verspäteter Anlieferung durch den Frachtführer. Für den Binnenverkehr sind Ansprüche wegen Lieferfristüberschreitung geregelt in §§ 425 Absatz 1, 431 Absatz 3 HGB, für den grenzüberschreitenden LKW-Verkehr in Art. 17 Nr. 1, 23 Nr. 5 CMR. Die Haftung ist begrenzt auf den tatsächlich entstandenen und nachgewiesenen Schaden, maximal jedoch bis zur dreifachen Fracht im Binnenverkehr und bis zur einfachen Fracht nach CMR. Diese Haftungsgrenzen entfallen lediglich bei sogenanntem qualifizierten Verschulden des Frachtführers (§ 435 HGB, Art. 29 CMR). Während ein Abweichen von vorgenannten Regeln grenzüberschreitend gemäß Art. 41 CMR keineswegs möglich ist, könnte im Frachtvertrag des Binnenverkehrs durch individuelle Vereinbarung hiervon abgewichen und etwa eine Vertragsstrafe oder höhere Haftungsgrenze für verspätete Anlieferungen vereinbart werden (§ 449 Absatz 2 HGB); individuelle Vereinbarungen sind solche, die tatsächlich im Einzelnen ausgehandelt wurden, also nicht etwa Allgemeine Geschäftsbedingungen, zu denen auch für eine Mehrzahl von Fällen vorformulierte Rahmenverträge gehören. Solche Vereinbarungen sind somit individuell zwischen Absender und Frachtführer zu vereinbaren. Gemäß dem oben unter Abschnitt II. 3. b.) behandelten § 421 HGB kann der Empfänger gegenüber dem Frachtführer unmittelbar Verspätungsschäden geltend machen.

Zwischenfazit:

Empfehlenswert sind zunächst vertragliche Vereinbarungen zwischen Absender und Frachtführer darüber, welche Zusatzvergütung für nicht mit der Fracht abgegoltene Be-/Entladezeiten anfallen. Auch der Empfänger wird insoweit Zahlungsschuldner des Frachtführers, wenn er das Gut entgegennimmt; Standgeld wegen Überschreitung der Entladezeit schuldet der Empfänger nach gegenwärtiger Rechtslage jedoch nur gegenüber dem direkten Vertragspartner des Absenders. Ergänzend empfiehlt sich eine Klausel über die verbindliche Annahme eines Ablieferungshindernisses, wobei § 6 Absatz 4 VBGL als Muster dienen kann. Im Falle des Werkverkehrs, für den die vorgenannten frachtrechtlichen Regeln nicht gelten, sollten im Kaufvertrag entsprechende Ersatz- und Vergütungsansprüche vorgesehen werden.

III. Möglichkeiten zur vertraglichen Festschreibung notwendiger Leistungsverpflichtungen in Liefer-, Speditions- und Frachtverträgen

In der einschlägigen Fachliteratur, in Publikationen von Fachverbänden, insbesondere des Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V., wie schließlich auch im „Sonderbericht zur Situation an der Laderampe“ des Bundesamt für Güterverkehr (BAG) aus April 2011 finden sich Lösungsansätze mit vertragsrechtlicher Relevanz. Diese werden – ergänzt um weitere Ansätze - nachfolgend auf rechtliche Notwendigkeit, Umsetzbarkeit sowie Wirksamkeit untersucht. Soweit diese Untersuchung zu positiven Ergebnissen führt, werden die Ausführungen durch Vorschläge für Vertragsklauseln in Abschnitt IV. ergänzt. In diese fließen die Ergebnisse aus vorstehendem Abschnitt II. ebenfalls ein.

Vorstehende Publikationen enthalten keine Aussagen zum Werkverkehr. Auf die im Rahmen dieses Gutachtens bereits erfolgten Hinweise zu den im Kaufvertrag zu treffenden Regelungen wird verwiesen. Auch die nachstehend entwickelten Lösungsansätze und Klauseln sind sinngemäß auf das Verhältnis zwischen dem anliefernden Verkäufer und dem Käufer - oder auch im umgekehrten Verhältnis bei Abholung durch den Käufer - im Rahmen des Werkverkehrs übertragbar.

Aufzählung möglicher Lösungsansätze:

- (a) Es sind Regelungen zu schaffen, die einen Kundenverlust durch den Frachtführer/Spediteur, der unter hoher Substitutionsgefahr leidet, vermeiden.
- (b) Die am Prozess Beteiligten müssen zu engerer Kooperation und Kommunikation verpflichtet werden.
- (c) Ein Wechsel der Systemführerschaft von „frei Haus“ zu „ab Werk“ entspannt die Situation an den Entladerampen.
- (d) Die Pflicht zur Entladung (durch den Empfänger) muss vertraglich geregelt werden.
- (e) Die Leistungsverpflichtungen der am Prozess Beteiligten müssen klarer beschrieben werden. Vereinbarungen zum Abfertigungsvorgang beim Warenempfänger sind zwischen Absender und Transporteur zu regeln.
- (f) Entladezeiten müssen vertraglich definiert und eingehalten werden.
- (g) Vereinbarung von Kompensationen, wenn die vereinbarten Entladezeiten nicht eingehalten werden.
- (h) Standgeldansprüche werden in der Kette der Beförderer bis hin zum abliefernden Beförderer abgetreten.
- (i) Lange Wartezeiten werden als Ablieferungshindernis angezeigt und Ansprüche auf Vergütung und Aufwendungsersatz geltend gemacht.
- (j) Erweiterung des Standgeldanspruchs nach § 421 Absatz 3 HGB auf den Unterfrachtführer.

Untersuchung vorstehender Lösungsansätze:

Zu (a) Es sind Regelungen zu schaffen, die einen Kundenverlust durch den Frachtführer/Spediteur, der unter hoher Substitutionsgefahr leidet, vermeiden.

Dieser Ansatz hat allgemeingültigen Charakter mit Blick auf die wirtschaftliche Situation und vorhandene oder eben nicht vorhandene Verhandlungsstärke des Logistikunternehmers. Der Ansatz ist hingegen nicht von rechtlicher Relevanz. Bei allen weiteren Lösungsansätzen ist er jedoch genau im Auge zu behalten, um keine rein akademischen Empfehlungen zu entwickeln, die an der Praxis und an der Marktsituation vorbeigehen.

Zu (b) Die am Prozess Beteiligten müssen zu engerer Kooperation und Kommunikation verpflichtet werden.

Die hier vorgeschlagenen Verpflichtungen zur Kooperation und Kommunikation sind zunächst allgemeiner Natur, lassen sich jedoch durchaus konkretisieren und vertraglich ausgestalten. Gerade in Verträgen, die eine längerfristige und enge Zusammenarbeit zwischen den Vertragsschließenden regeln, vor allem in Rahmenverträgen, finden sich häufig Regelungen über die Festlegung von Ansprechpartnern und über die Verpflichtung, sich in bestimmten Situationen wechselseitig informieren.

Am „Prozess beteiligt“ sind zum einen der Absender/Lieferant und der Warenempfänger. In dem zwischen diesen abzuschließenden (Kauf-)Vertrag könnte der Warenempfänger beispielsweise verpflichtet werden,

- geeignete Empfangsvorrichtungen für die Warenannahme vorzuhalten (wobei die Geeignetheit bei Bedarf näher zu definieren ist);
- umgehend nach Ankunft den LKW zu entladen (dazu nachstehend unter (d));
- seinen Warenempfang in bestimmten Zeitfenstern geöffnet und personell besetzt zu halten;
- eine definierte Entladefrist nicht zu überschreiten;
- den Absender/Lieferanten umgehend über auftretende Entladehindernisse oder Verzögerungen zu informieren;
- eine Vertragsstrafe (Pönale) für den Fall der Verletzung vereinbarter Pflichten zu zahlen.

Auch Regelungen mit arbeits- und sozialrechtlichem Hintergrund könnten hier Einzug halten, so etwa die Verpflichtung, dem Fahrer Zutritt zu Pausen- und Sanitärräumen zu gewähren. Insofern ließe sich der Begriff der „Kooperation“ zwischen den Vertragspartnern des Liefervertrages beliebig weit spannen. Der Vorteil einer entsprechenden Ausgestaltung des Liefervertrages besteht – wie bereits ausgeführt – eben darin, dass nur auf dieser Vertragsebene Pflichten des Empfängers auch in Bezug auf den abliefernden Frachtführer verbindlich geregelt werden können.

Ein Interesse des Absenders, dem Empfänger solche Regelungen vorzuschlagen und ernsthaft durchzusetzen, ließe sich durchaus begründen. Reibungslosere Transportabläufe vermindern seinen Dispositionsaufwand und damit Kosten. Kosten für Standgelder und möglicherweise auch für die somit besser planbaren Frachten könnten gesenkt werden. Auch auf die unmittelbare Lieferbeziehung zwischen Absender und Empfänger wirkt sich eine reibungslosere Ablieferung eher positiv aus. Aber worin liegt die Motivation des Empfängers, die vorgeschlagenen Verpflichtungen zu unterschreiben und verbindlich einzugehen, wenn er nicht selber Frachtzahler ist? Sein Interesse besteht in erster Linie darin, sich selbst zu optimieren, nicht seine Vertragspartner oder gar einen Dritten, den Frachtführer, zu dem er nicht einmal vertragliche Beziehungen unterhält. An der Bereitschaft des Empfängers, eine Pönaleverpflichtung einzugehen, dürfte erst Recht gezweifelt werden. Auch ist das Risiko des Empfängers, zur Zahlung von Standgeld in Anspruch genommen zu werden, insbesondere bei Frachtführerketten (s.o.) eher gering. So bleibt es im Ergebnis beim Appell, der wenig Wirkung gegenüber dem Empfänger zeigen dürfte.

Am „Prozess beteiligt“ sind zum anderen der Absender und der Spediteur/Frachtführer. In dem zwischen diesen abzuschließenden Beförderungsvertrag könnten ebenfalls Regelungen über Kooperation und Kommunikation aufgenommen werden, insbesondere wenn sie sich nicht bereits unmittelbar und verständlich aus dem Frachtrecht ergeben. Geradezu geläufig ist dies in Frachtverträgen mit Eisenbahnen; aufgrund gesetzlicher Sicherheitsanforderungen sind Bahnen verpflichtet, die Aufsichtsbehörden über gefährliche Ereignisse in ihrem Betrieb unverzüglich in Kenntnis zu setzen. Dazu ist ein sofortiger Informationsaustausch auch zwischen den Frachtvertragspartnern vonnöten. Aber auch die Informationen über drohende Verspätungen,

Mängel an Fahrzeugen, Ablieferungshindernisse etc. sind je nach Transportkonstellation wichtig und eine vertragliche Fixierung wert. Die Pflicht zur Mitteilung von Ablieferungshindernissen ist allerdings bereits gesetzlich in § 419 Absatz 1 HGB geregelt. Ein gesonderter Hinweis darauf ist rechtlich unschädlich, praktisch in seiner Erinnerungsfunktion jedoch sicherlich hilfreich. Bei unverzüglicher Kenntnis wird der Absender in die Lage versetzt, auf seiner „anderen Prozessbeziehung“ gegenüber dem Empfänger gegebenenfalls nachzufassen, um doch noch eine schnellere Abfertigung des LKW durchzusetzen oder auch Regress wegen der vom Absender an seinen Frachtvertragspartner zu zahlenden Standgelder anzudrohen. Die Wirkung solcher Maßnahmen hängt entscheidend vom Inhalt der im Liefervertrag getroffenen Vereinbarungen ab. Wurden hier besondere Pflichten des Empfängers geregelt, so wie weiter oben beispielhaft vorgeschlagen, steigt die Durchsetzungs- und Regressmöglichkeit des Absenders gegenüber dem Warenempfänger.

Theoretisch denkbar wäre auch eine Regelung über Kooperation und Kommunikation unmittelbar im Dreiecksverhältnis zwischen „allen Prozessbeteiligten“, also Absender, Frachtführer und Empfänger gemeinsam. Diese müssten sich in einem einheitlichen Vertragswerk untereinander verpflichten. Dies entspräche auch dem Hinweis aus der VerkehrsRundschau (17/2012, Seite 21) im Beitrag „Nadelöhr Laderampe“, wonach man wirklich gute Ergebnisse nur erziele, wenn man bei der Optimierung die gesamte Logistikkette im Auge habe. Praktisch umsetzbar erscheint diese Konstellation derzeit allenfalls in wenigen sehr stabilen und langfristigen Liefer- wie Transportbeziehungen mit übereinstimmenden Interessenslagen; sie ist aus hiesiger Sicht wegen der doch häufig wechselnden Vertragsbeziehungen als Ansatz zu vernachlässigen.

Zu (c) Ein Wechsel der Systemführerschaft von „frei Haus“ zu „ab Werk“ entspannt die Situation an den Entladerampen.

Unter diesem Ansatz ist zu verstehen, dass der Wareneinkäufer gleichzeitig die Fracht besorgt; der bisherige Empfänger wird frachtrechtlich gleichzeitig zum Absender und lässt die Ware ab Werk des Lieferanten abholen. Sicherlich ist der Empfänger dann auch in der Lage, seine Empfangsvorrichtungen, Entladezeiten etc. gemeinsam mit dem Frachtführer vertraglich und unmittelbar abzustimmen und zu optimieren. Das Rampenproblem verlagert sich dabei jedoch auf den Lieferanten. Dieser ist frachtrechtlich weder Absender noch Empfänger, so dass ihn nicht einmal eine gesetzlich Verpflichtung zur Zahlung von Standgeld treffen kann. Hinzu kommt, dass der Empfänger, der gleichzeitig Absender ist, nach § 412 Absatz 1 HGB für die Verladung verantwortlich wird. Hier bieten sich analoge Regelungen im Wareneinkaufsvertrag an, wie unter dem vorstehenden Ansatz beispielhaft aufgeführt.

Ob mit einer Umkehr der Systemführerschaft das – eindeutig verlagerte – Rampenproblem entschärft würde, etwa weil auf Seiten der Lieferanten grundsätzlich günstigere Rampensituationen herrschen, ist keine Rechtsfrage. In Lieferbeziehungen zwischen Produzenten oder Großhändlern einerseits zu Einzelhändlern andererseits drängt sich diese Vermutung auf. Dann bliebe die Frage nach der praktischen Durchsetzbarkeit der Systemumkehrung. Warum sollte ein Großabsender seine „Einkaufsmacht“ für Frachten aus der Hand geben? Über Initiativen der Umkehr in der Systemführerschaft wird berichtet, ihre Wirksamkeit jedoch angezweifelt.

Zu (d) Die Pflicht zur Entladung (durch den Empfänger) muss vertraglich geregelt werden.

Nach dem bereits mehrfach zitierten § 412 Absatz 1 HGB ist der Absender grundsätzlich auch zur Entladung verpflichtet. Soweit als Lösungsansatz vorgeschlagen wird, die Zuständigkeit für das Abladen im Beförderungsvertrag zu dokumentieren, greift dies zu kurz. Denn entweder übernimmt der Beförderungsvertrag die vorgenannte gesetzliche Regelung; dann hat der Vertrag allenfalls „Erinnerungswirkung“ und keinen eigenständigen Regelungsgehalt. Auch wäre über etwaige Pflichten des Empfängers noch nichts ausgesagt. Des Weiteren hätte eine Übertragung der

Abladepflicht auf den Empfänger im Beförderungsvertrag keine Rechtswirkung. Der Empfänger, der gemäß § 421 Absatz 1 HGB die Ablieferung des Gutes verlangt, haftet zwar als Gesamtschuldner gegenüber dem Frachtführer für die Erfüllung von Absenderpflichten aus dem Frachtvertrag; dies bezieht sich vor allem auf die Zahlung von Fracht, Standgeld und Aufwandsersatz. Nicht hierunter fällt die Entladepflicht des Absenders (vgl. Czerwenka, a.a.O., § 412 HGB Rn. 20). Ohne eine vertragliche Pflichtenübernahme durch den Empfänger kann dieser bei Ankunft des LKW an der Entladerampe sprichwörtlich die Hände in den Schoß legen. Würden Absender und Frachtführer miteinander vereinbaren, dass der Empfänger die Entladung vorzunehmen hat, so wäre das ein unwirksamer Vertrag zulasten Dritter, also des Empfängers, der nicht Partei des Beförderungsvertrages ist. Eben aus diesem Grunde hat auch der Gesetzgeber in § 412 HGB davon abgesehen, den Empfänger in die Pflicht zur Entladung zu nehmen (vgl. Koller, a.a.O., § 412 HGB Rn. 25).

Eine Übernahme der Entladepflicht durch den Empfänger ist daher mit rechtlicher Verbindlichkeit im Liefervertrag mit dem Absender zu regeln; der Empfänger wird damit zum Erfüllungsgehilfen des Absenders bei der Wahrnehmung der Entladepflichten gegenüber dem Frachtführer. Eine solche Regelung kann nur als Muss und als Minimalerfordernis bezeichnet werden. Ohne diese Regelung funktioniert (rechtlich gesehen) keine Entladung, für die der Absender die Verantwortung trägt, sich aber nicht selbst am Ablieferungsort befindet.

Der Frachtvertrag kann sich an dieser Stelle nur rein deklaratorisch auf den Hinweis beschränken, dass der Absender mit dem Empfänger vorstehende Regelung getroffen hat. Dieser Hinweis allerdings würde dem Frachtführer durchaus helfen und ihm Argumente an die Hand geben, falls sich der Empfänger weigert, die Entladung vorzunehmen und möglicherweise sogar vom Frachtführer eine Entladetätigkeit verlangen sollte. Als eine solche deklaratorische Regelung ist § 5 Absatz 1 Satz 1 VBGL zu verstehen, der auf die Pflicht des Empfängers zur Entladung hinweist.

Zu (e) Die Leistungsverpflichtungen der am Prozess Beteiligten müssen klarer beschrieben werden. Vereinbarungen zum Abfertigungsvorgang beim Warenempfänger sind zwischen Absender und Transporteur zu regeln.

Dieser Ansatz fasst mehrere bereits erörterte Teilansätze zusammen, so dass im Wesentlichen auf die vorangehenden Ausführungen verwiesen werden kann. Die Beschreibung der Leistungsverpflichtungen in einem Vertrag gehört zu seinen Essentialia. Mit einer exakten Leistungsbeschreibung „steht und fällt“ die Qualität und Durchsetzbarkeit eines jeden Vertrages. Abgesehen davon ist das vereinbarte Entgelt unmittelbar abhängig von der beschriebenen und vereinbarten sowie tatsächlich erbrachten Leistung. Das betrifft die hier interessierenden Beförderungs- und Lieferverträge gleichermaßen. Dass es keineswegs ausreicht, die Abfertigung an der Entladerampe nur im Beförderungsvertrag zu regeln, wurde bereits ausgeführt. Anzustreben und ideal sind selbstverständlich widerspruchsfreie Vereinbarungen, die der Absender hinsichtlich der Entladepflichten mit seinen beiden Vertragspartnern – Beförderer und Warenempfänger – trifft. Das kann über die eigentliche Entladepflicht (z.B. des Empfängers) hinausgehen und die Vorhaltung von Personal und Entlademitteln, die Einhaltung von Entladefenstern, die Standgeldverpflichtung etc. umfassen.

Zu (f) Entladezeiten müssen vertraglich definiert und eingehalten werden.

Auch dieser Teilansatz wurde sowohl unter Abschnitt II. sowie vorstehend unter den Lösungsansätzen erörtert.

Zu (g) Vereinbarung von Kompensationen, wenn die vereinbarten Entladezeiten nicht eingehalten werden.

Auch eine Vereinbarung von Kompensationen bei Überschreitung der Entladezeit muss auf beiden Vertragsebenen – Liefer- und Beförderungsvertrag – betrachtet werden.

Im Liefervertrag sollte der Absender/Lieferant mit dem Warenempfänger vereinbaren, dass dieser den LKW zu entladen hat, und dies innerhalb einer bestimmten Entladezeit mit Personal des Empfängers geschehen muss. Der Hinweis auf ein mit dem Beförderer vereinbartes Standgeld sowie die Vereinbarung, dass der Empfänger dem Absender das an den Frachtführer gezahlte Standgeld auf erste Anforderung zu erstatten hat, bieten sich an.

Wie vorstehend in Abschnitt II ausführlich dargelegt, sollte im Beförderungsvertrag neben der Entladezeit auch die Höhe des Standgeldes geregelt werden. Ferner empfiehlt sich eine von beiden Vertragsparteien akzeptierte Aufzeichnung über Länge und Nachweis von Standzeiten.

Zu (h) Standgeldansprüche werden in der Kette der Beförderer bis hin zum abliefernden Beförderer abgetreten.

Wie im Abschnitt II. ausgeführt, ist nur der erste vertragliche Beförderer aktivlegitimiert zur Geltungsmachung von Standgeldansprüchen gegenüber dem Empfänger. Eine „Kettenabtretung“ dieses Anspruchs bis hin zum letzten, abliefernden Frachtführer würde Abhilfe schaffen. An der Praktikabilität bei längeren Frachtführerketten wurden bereits Zweifel geäußert. In Fällen allerdings, in denen vertraglicher Beförderer ein Spediteur (oder Hauptfrachtführer) ist, der nur einen Unterfrachtführer bis zur Ablieferung einsetzt, kann die Abtretung Sinn machen.

Zu (i) Lange Wartezeiten werden als Ablieferungshindernis angezeigt und Ansprüche auf Vergütung und Aufwendungsersatz geltend gemacht.

Unter Hinweis auf eine entsprechende Regelung in § 6 Absatz 4 VBGL wurde es in Abschnitt II. als empfehlenswert dargestellt, neben der Definition der Entladefrist im Beförderungsvertrag auch den Beginn des Ablieferungshindernisses zu regeln. Ein entsprechender Hinweis sollte sich auch im Liefervertrag befinden.

Zu (j) Erweiterung des Standgeldanspruchs nach § 421 Absatz 3 HGB auf den Unterfrachtführer.

Am Ende steht häufig der Ruf nach dem Gesetzgeber. So regte der BGL (vgl. DVZ Beilage vom 07.02.2012) beispielsweise an, die Beschränkung der Verordnungsermächtigung auf den Binnenschifftransport in § 412 Absatz 4 HGB zu streichen. Damit könnte der Ordnungsgeber – das Bundesministerium der Justiz im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Verkehr – die Voraussetzungen für den Beginn der Lade- und Entladezeit, deren Dauer sowie die Höhe des Standgeldes durch Rechtsverordnung bestimmen. Die Möglichkeit einer solchen Änderung des § 412 Absatz 4 HGB hätte aktuell im Rahmen der Seerechtsreform – mit Auswirkungen auf das allgemeine Frachtrecht der §§ 407 ff. HGB – bestanden, war aber nicht im Regierungsentwurf vorgesehen. Zweck der nur auf die Binnenschifffahrt zugeschnittenen Rechtsverordnung war eine Modernisierung überkommener Regelungen aus dem Binnenschifffahrtsgesetz und deren Verankerung im allgemeinen Transportrecht. Lade- und Löschzeiten sowie Liegezeiten und Liegegelder spielen in der Binnenschifffahrt auch eine größere Rolle als etwa im Landfrachtverkehr von Straße und Schiene (vgl. Koller, a.a.O., § 412 HGB Rn. 63 mit Hinweis auf BR-Drucksache 368/97, S. 41). Und weiter: Welchen Inhalt sollte eine solche auf den LKW zugeschnittene Rechtsverordnung konkret haben? Im Gegensatz zum Massengutverkehr des Binnenschiffs lässt sich eine sachgerechte Standardisierung

für den Lkw-Verkehr mit unterschiedlichsten Gutarten, Empfangsverhältnissen, Komplett- und Einzelladungen u.v.m. kaum finden. Von einer Vertiefung dieses Ansatzes wird daher im Rahmen dieser Untersuchung abgesehen.

Nachstehend werden weitere Ansätze und Überlegungen zu einer Änderung gesetzlicher Standgeldregelungen vertieft. Im Ergebnis wird jedoch empfohlen, von einer Gesetzesänderung abzusehen und eine Lösung auf der vertraglichen Ebene zu suchen:

Durchaus diskutabel wäre eine gesetzliche Klarstellung, dass der abliefernde Unterfrachtführer einen eigenen Standgeldanspruch gegen den die Herausgabe des Gutes verlangenden Empfänger hat. Auf den dargestellten Meinungsstreit und die Notwendigkeit einer „Kettenabtretung“ wird Bezug genommen. Immerhin wird das zitierte Urteil des BGH vom 14.06.2007 teilweise so interpretiert, dass der Unterfrachtführer einen eigenen Standgeldanspruch gegen den Empfänger habe (so etwa Hoffmann in DVZ Nr. 77 vom 28.06.2012, Seite 10), wenngleich sich der BGH in diesem Fall ausschließlich mit Ersatzansprüchen des Empfängers gegen den Unterfrachtführer wegen Güterschäden zu befassen hatte. Was nach dem BGH-Urteil für die Haftungsbeziehung zwischen Empfänger und Unterfrachtführer gilt, dürfte hingegen nicht eins zu eins auf die Standgeldfrage übertragbar sein. § 412 Abs. 3 HGB charakterisiert das Standgeld eben nicht als einen zu ersetzenden Schaden sondern als Teil der Vergütung des Frachtführers. Hinzu kommt, dass das zitierte Urteil in der Literatur heftige Kritik erfahren hat. Wenn schon der Empfänger eigene Ersatzansprüche gegen den Unterfrachtführer haben soll, dann müsse man den Gedanken konsequent auf die Ansprüche des Unterfrachtführers übertragen. Das aber hieße, den Empfänger auch in die Frachtzahlungsverpflichtung gegenüber dem Unterfrachtführer eintreten zu lassen. Der Empfänger wäre dann Frachtschuldner nicht nur gegenüber dem Spediteur sondern auch gegenüber dem Unterfrachtführer. Das aber kann spätestens bei Zahlungsausfall des Absenders zu einer Doppelbelastung des Empfängers führen, eine Konsequenz, die vom BGH sicherlich nicht beabsichtigt war (vgl. Czerwenka, a.a.O., § 421 HGB Rn. 41, 42).

Einer Klarstellung durch den BGH – wann immer dies bei geeigneter Fallkonstellation geschehen mag – könnte der Gesetzgeber also vorgehen. Eine Änderung des § 421 Absatz 3 HGB wäre dazu erforderlich und könnte wie folgt lauten (Änderung unterstrichen):

(3) Der Empfänger, der sein Recht nach Absatz 1 Satz 1 geltend macht, hat ferner ein Standgeld oder eine Vergütung nach § 420 Abs. 3 zu zahlen, ein Standgeld wegen Überschreitung der Ladezeit und eine Vergütung nach § 420 Abs. 3 jedoch nur, wenn ihm der geschuldete Betrag bei Ablieferung des Gutes mitgeteilt worden ist. Ein Standgeld wegen Überschreitung der Entladezeit schuldet der Empfänger gegenüber dem Frachtführer und dem die Ablieferung vornehmenden ausführenden Frachtführer als Gesamtgläubiger.

Zuvor wurde auf die in der Literatur geäußerten Bedenken hingewiesen, dass man daraus im Umkehrschluss eigene Frachtzahlungsansprüche des Unterfrachtführers gegen den Empfänger ableiten könnte. Der Wortlaut des nachstehend zitierten § 421 Absatz 2 Satz 2 HGB, der sich ausdrücklich auf die „mit dem Absender“ – und nicht mit dem Hauptfrachtführer – vereinbarte Fracht bezieht, sollte diese Bedenken bereits zerstreuen können. Auch wenn rechtlich der Hauptfrachtführer Absender des Unterfrachtvertrages ist, ergibt sich aus dem Zusammenspiel mit § 421 Absatz 1 Satz 1 HGB, in dem auf „den Frachtvertrag“ – gemeint ist dort der Hauptfrachtvertrag – referenziert wird, dass Absender im Sinne des § 421 Absatz 2 Satz 2 HGB nur der Absender des Hauptfrachtvertrages sein kann. Allerdings kann man sich hierüber trefflich streiten.

Aus § 421 Absatz 1 Satz 1 HGB lässt sich ferner ableiten, dass mit Ablieferung des Gutes durch den abliefernden Frachtführer an den Empfänger Ansprüche des Empfängers gegen den Hauptfrachtführer ausgelöst werden. Der Gedanke, dass der Empfänger auch in den Frachtvertrag des abliefernden Unterfrachtführers eintreten soll und will, ist als fernliegend zu bezeichnen. Denn die Ablieferung an den Empfänger durch den Unterfrachtführer erfolgt doch letztlich quasi im Namen des Hauptfrachtführers und in Erfüllung des Hauptfrachtvertrages. Auch hierüber lässt sich trefflich

streiten, insbesondere wenn man annimmt, dass der Empfänger die Ablieferung regelmäßig vom Unterfrachtführer und eben nicht vom Hauptfrachtführer verlangt.

Um vorstehende Zweifel und Meinungsstreits im Sinne einer unzweifelhaften Regelung auszuräumen, könnte § 421 Absatz 2 HGB durch einen Satz 3 wie folgt ergänzt werden (Änderung unterstrichen):

(2) Der Empfänger, der sein Recht nach Absatz 1 Satz 1 geltend macht, hat die noch geschuldete Fracht bis zu dem Betrag zu zahlen, der aus dem Frachtbrief hervorgeht. Ist ein Frachtbrief nicht ausgestellt oder dem Empfänger nicht vorgelegt worden oder ergibt sich aus dem Frachtbrief nicht die Höhe der zu zahlenden Fracht, so hat der Empfänger die mit dem Absender vereinbarte Fracht zu zahlen, soweit diese nicht unangemessen ist. Durch die Geltendmachung des Rechts nach Absatz 1 Satz 1 wird eine Zahlungspflicht des Empfängers für Ansprüche des ausführenden Frachtführers auf Zahlung von Fracht nicht begründet.

Die hier angedachten Vorschläge zur Ergänzung von § 421 Absatz 2 und 3 HGB hätten Auswirkung und Geltung nicht nur für den Verkehrsträger Straße. Die §§ 407 ff HGB („4. Abschnitt: Frachtgeschäft“) gelten für Binnentransporte auch auf der Schiene, auf Binnengewässern und in der Luft. Da es hier gleichermaßen ausführende Frachtführer und Standgeldproblematiken geben kann, wobei Standzeiten und Standgeldhöhe für das Binnenschiff in einer Rechtsverordnung geregelt sind, bedarf es keiner einschränkenden Geltung der Vorschläge für den Straßentransport.

Auch eine Kollision mit den Vorschriften der CMR bei grenzüberschreitenden Straßentransporten ist nicht ersichtlich. Zwar ist die CMR gemäß ihrem Artikel 41 Nr. 1 zwingend und auch nicht durch individuelle Vereinbarungen abänderbar. Das allerdings gilt nicht für die bewussten Regelungslücken der CMR. Da die CMR, wie eingangs ausgeführt, keine Regelungen zur Be- und Entladung enthält, wäre § 412 HGB bei jeweiliger Geltung des deutschen Rechts für den betreffenden Transport ergänzend anwendbar. Das gilt im Übrigen auch für die Vereinbarkeit der nachfolgend unter IV. entwickelten Vertragsklauseln mit der CMR. Soweit sich die Klauseln mit Weisungen und Ablieferungshindernissen befassen, enthält die CMR in Art. 14 und 15 CMR zwar grundsätzliche Vorschriften ähnlich dem Wortlaut des HGB. Weisungsinhalte und eine Definition des Ablieferungshindernisses gibt die CMR allerdings nicht verbindlich vor.

Ein gewichtiges Argument gegen die aufgezeigte Möglichkeit einer Ergänzung des § 421 Absatz 2 und 3 HGB soll allerdings nicht ausgelassen werden: Eine Gesamtgläubigerschaft von Spediteur (als unmittelbarem Vertragspartner des Absenders) und ablieferndem (dem in der Kette letzten ausführenden) Frachtführer kann sich immer nur auf den Betrag der kleinsten gemeinsamen Forderung beziehen. Hier kann es also leicht zu einer „hinkenden Gesamtgläubigerschaft“ kommen. Diskrepanzen können sich bereits daraus ergeben, dass beispielsweise im Hauptfrachtvertrag eine mit der Fracht abgegoltene Wartezeit von drei Stunden vereinbart wurde, der abliefernde – an der Empfängerrampe wartende – ausführende Frachtführer jedoch mangels abweichender Vereinbarung in seinem Frachtvertrag schon nach maximal zwei Stunden Standgeld fordert. Auch können Haupt- und nachfolgende Frachtverträge in der Vereinbarung der Standgeldhöhe abweichen. Und schließlich: Wie erfährt der Empfänger von etwaigen unterschiedlichen Standgeldvereinbarungen der in der Transportkette beteiligten Frachtführer? Nach bisheriger Regelung des § 421 HGB – so wie sie vorstehend interpretiert wurde – genießt der Empfänger einen Vertrauensschutz, was den Inhalt des vom Absender eingegangenen Hauptfrachtvertrags betrifft, in den er unter den Voraussetzungen des § 421 Absatz 1 HGB eintritt. Das wird besonders deutlich, wenn ein Frachtbrief erstellt wurde. Wenn man also dem Gedanken einer Gesamtgläubigerschaft bezogen auf das Standgeld näher treten wollte, müsste man einen unmittelbaren Anspruch des abliefernden Frachtführers jedenfalls auf die Höhe des nach den Regeln des Hauptfrachtvertrags anfallenden Standgeldes beschränken. Eine gesetzliche Regelung erführe dadurch nicht nur eine weitere Verkomplizierung; sie würde auch eine Abstimmung zwischen dem ersten und dem letzten Frachtbeteiligten erfordern, die in einer längeren Kette nicht einmal voneinander wissen müssen.

Daher sprechen gewichtigere Argumente eher gegen als für eine gesetzliche Einführung einer Gesamtgläubigerschaft.

Als weitere Möglichkeit einer gesetzgeberischen Änderung könnte man erwägen, einen Standgeldanspruch ausschließlich dem unmittelbar Betroffenen zuzugestehen, also dem abliefernden wartenden Frachtführer. Das würde einen gesetzlichen Ausschluss des Hauptfrachtführers aus dem Kreis der Standgeldberechtigten bedingen. Der hierzu notwendige neue Satz 3 des § 421 Absatz 3 HGB könnte demnach lauten:

Ein Standgeld wegen Überschreitung der Entladezeit schuldet der Empfänger ausschließlich gegenüber dem die Ablieferung vornehmenden Frachtführer.

Die sich aus einer Gesamtgläubigerschaft ergebende Problematik wäre mit dieser Formulierung zumindest beseitigt. Positiv zu vermerken wäre ferner, dass sich eine Anspruchsberechtigung unmittelbar auf den einzig und tatsächlich betroffenen Beteiligten konzentrieren würde. Den aufgezeigten Bedenken, dass der Unterfrachtführer aus dieser Berechtigung auch eigene Frachtzahlungsansprüche gegen den Empfänger herleiten könnte, wäre gleichermaßen mit der oben vorgeschlagenen Ergänzung des § 421 Absatz 2 HGB zu begegnen. Konsequenter Weise wäre eine Aktivlegitimation des abliefernden Frachtführers nicht auf Standgelder zu beschränken; auch in seiner Obhut kann es zu Aufwendungen etwa anlässlich eines Ablieferungshindernisses kommen. Neben einem eigenen Standgeldanspruch müsste dem Unterfrachtführer dann auch ein eigener Aufwendungsersatzanspruch gegen den Empfänger eingeräumt werden.

Als gewichtiges Gegenargument wäre allerdings wiederum der Vertrauensschutz des Empfängers anzuführen. § 421 Absatz 1 HGB lässt den Empfänger nicht in irgendeinen Frachtvertrag, sondern in denjenigen Frachtvertrag eintreten, den der Absender mit seinem direkten Frachtvertragspartner abgeschlossen hat. Auf den Inhalt nachfolgender Frachtverträge hat weder der Absender und erst recht der Empfänger keinen Einfluss, also auch nicht auf etwaige nachfolgende Standgeldvereinbarungen. Standgeldvereinbarungen aus nachfolgenden Frachtverträgen wären im Ergebnis Regelungen zulasten eines Dritten, des Empfängers, ohne dass dieser bei Ablieferung des Gutes Rechte aus diesen Verträgen erwerben würde. Eine solche Konstruktion verstieße gegen das gesetzliche Grundprinzip der Unzulässigkeit von Verträgen zulasten Dritter und scheidet damit aus.

Um auch den vorstehenden Bedenken zu begegnen, ließe sich noch über eine weitere Variante für einen neuen Satz 3 des § 421 Absatz 3 HGB nachdenken:

Wird das Gut durch einen nachfolgenden Frachtführer abgeliefert, so haftet der Empfänger, der vom Frachtführer nach Absatz 1 Satz 1 die Ablieferung verlangt, auch dem nachfolgenden Frachtführer für ein nach Satz 1 geschuldetes Standgeld wegen Überschreitung der Entladezeit.

Mit diesem Wortlaut kann klargestellt werden, dass der Empfänger ein Standgeld nur nach Maßgabe des Hauptfrachtvertrages schuldet. Regelungen in den Unterfrachtverträgen zu Lasten des Empfängers sind dann ausgeschlossen; für die Standgeldverpflichtung des Empfängers wäre einzig der Hauptfrachtvertrag maßgebend. Allerdings tritt das zuvor dargestellte Problem – der Empfänger kennt im Zweifel nicht den Inhalt des Unterfrachtvertrages – nunmehr in der Person des abliefernden Unterfrachtführers auf; dieser kennt den Hauptfrachtvertrag nicht. Ob eine solche Regelung dem Unterfrachtführer daher nutzen würde, erscheint zweifelhaft. Ihm fehlt in der Regel der Zugriff auf den Hauptfrachtvertrag; er wird also den Empfänger kaum auf Zahlung eines Standgeldes nach Maßgabe des Hauptfrachtvertrags verklagen können. Im Übrigen möchte der Unterfrachtführer in aller Regel Standgeld und eventuellen Aufwendungsersatz nach Maßgabe des von ihm eingegangenen Unterfrachtvertrags.

Insgesamt kann somit keine der vorstehend diskutierten Gesetzesänderungen eine befriedigende und rechtsbedenkenfreie Lösung bieten. Von einer gesetzlichen Änderung der bestehenden Standgeldregelung sollte abgesehen werden.

Die sich vor allem aus einem Vertrauensschutz des Empfängers abgeleiteten Bedenken gegenüber einer gesetzlichen Regelung lassen sich jedoch auf der vertraglichen Ebene ausräumen. So könnten Absender und Hauptfrachtführer im (Haupt-)Frachtvertrag vereinbaren, dass der jeweils nachfolgende Unterfrachtführer einen eigenen Standgeldanspruch wie auch einen eigenen Aufwendungsersatzanspruch aufgrund von Beförderungs- und Ablieferungshindernissen gegen den Absender haben soll. Im Hauptfrachtvertrag wären Anspruchsgrund und Anspruchshöhe zu regeln mit der Maßgabe, dass sich jeder nachfolgende Unterfrachtführer hierauf soll berufen können. Dazu ist weiterhin notwendig, dass eine solche Vereinbarung des Hauptfrachtvertrages an den jeweiligen Unterfrachtführer „durchgestellt“ wird. Mit der Ablieferung beim Empfänger und dessen Eintritt in den (Haupt-)Frachtvertrag nach § 421 Absatz 1 HGB könnte der abliefernde Unterfrachtführer solche Zahlungsansprüche vertragsgemäß dann auch an den Empfänger adressieren. Bei der Gestaltung des (Haupt-)Frachtvertrags bieten sich somit hinreichende Möglichkeiten, dem abliefernden Frachtführer eigene Ansprüche gegen den Empfänger einzuräumen – wenn dies die Vertragsbeteiligten wollen.

Zwischenergebnis:

Etwaige Änderungen der gesetzlichen Standgeldregelung lösen eine Folge anderweitiger Rechtsprobleme aus. Gerade auch vor diesem Hintergrund erscheinen gesetzliche Änderungen auch nicht durchsetzbar zu sein. Lösungsmöglichkeiten lassen sich auf vertraglicher Ebene finden. Von Vorschlägen zu einer Änderung des HGB wird im Rahmen dieses Gutachtens daher abgesehen. Nachstehend wird mit Vorschlägen für vertragliche Musterklauseln ein eher pragmatischer Ansatz verfolgt.

IV. Möglichkeiten einer Weiterentwicklung zugänglicher AGBs und Musterverträge mit Vorschlägen für neue Musterklauseln

Neben den hier bereits mehrfach angesprochenen Allgemeinen Geschäftsbedingungen (ADSp und VBGL) sind nur wenige Musterverträge, Musterklauseln oder gar Empfehlungen bekannt - oder sie sind nicht allgemein verfügbar.

Der BGL hat im Oktober 2006 einen „Leitfaden zur Erstellung eines Logistikvertrages“ publiziert. In der Einführung dazu heißt es:

„Angesichts der Vielfalt logistischer Leistungsspektren kann der Leitfaden nur einen Querschnitt der häufig vorkommenden Tätigkeiten des logistischen Leistungsspektrums erfassen. Durch eine Kombination von Textvorschlägen für einzelne Vertragsklauseln, Anmerkungen über rechtliche und wirtschaftliche Hintergründe, Optionen für besondere Leistungsbereiche und Alternativen für besondere Ausgestaltungsmöglichkeiten wird der Leitfaden jedoch für eine erhebliche Bandbreite des logistischen Leistungsspektrums anwendbar sein.“

Der Leitfaden des BGL beansprucht damit weder Vollständigkeit noch juristischen Feinschliff für die Lösung der sich ergebenden Problemvielfalt. Er ist damit eher eine Art „Checkliste“, um bei der Gestaltung von Logistikverträgen alle wesentlichen, regelungsbedürftigen Punkte zu berücksichtigen. Damit erfüllt er eine ähnliche Funktion wie etwa das vom Bundesverband Materialwirtschaft, Einkauf und Logistik e.V. (BME) im September 2010 als CD-Rom aufgelegtes „Toolove“ (Tool zur Gestaltung praxisnaher und vollständiger Logistikverträge). Beide Arbeitsmittel geben auch gewisse Formulierungshinweise; zur Rampenproblematik sucht man jedoch vergeblich nach Gestaltungshinweisen.

Eine Reihe von Musterformulierungen auch zur Problematik der Entladepflicht, zum Standgeld und zur Anzeige eines Ablieferungshindernisses finden sich hingegen in der Veröffentlichung des BGL vom Mai 2011 mit dem Titel „Rechtliche Rahmenbedingungen im Zusammenhang mit der Abfertigung – Handlungshilfe für Transportlogistikunternehmen“. Diese fließen in die nachstehenden

Klauselvorschläge ein. Die Vorschläge gehen weiterhin von dem bislang überwiegenden System der „Frei-Haus-Lieferungen“ aus und berücksichtigen einen erforderlichen Regelungsbedarf in den beiden maßgeblichen Vertragsbeziehungen: Liefervertrag und Beförderungsvertrag.

Tabelle 8: Tabelle mit Klauselvorschlägen

Regelungsgegenstand	Liefervertrag	Beförderungsvertrag
Pflicht zur Entladung (Klausel ist auf „Beladung“ anzupassen, wenn der Käufer die Ware beim Verkäufer durch Frachtführer abholen lässt)	Der Käufer hält für die Entladung des Kaufgegenstandes aus Lastkraftfahrzeugen [evtl. Größe definieren] geeignete Rampen und Entladegerät [evtl. definieren] zu folgenden Zeiten [Wochentage und Uhrzeiten bzw. gebuchte oder zugesagte Zeitfenster] bereit. Unverzüglich nach Ankunft des Lieferfahrzeugs an der Entladestelle am ... [vereinbarter Liefertermin] um ... [ungefähre Uhrzeit] zum vereinbarten Liefertermin hat der Käufer die Entladung des Fahrzeugs selbst oder durch geeignete Subunternehmer sowie durch geeignetes Entladegerät [evtl. bezeichnen] vorzunehmen. Der vom Verkäufer beauftragte Frachtführer ist nicht verpflichtet, an der Entladung mitzuwirken.	Der Absender hat eine ordnungsgemäße Entladung durch den Empfänger sicher zu stellen. Er wird den Empfänger darauf hinweisen, dass der Frachtführer nicht verpflichtet ist, an der Entladung mitzuwirken.
bei Entladung durch den Frachtführer:	Der Käufer ist verpflichtet, dem Frachtführer unverzüglich nach Ankunft des Lieferfahrzeugs an der Entladestelle am ... [vereinbarter Liefertermin] um ... [ungefähre Uhrzeit] eine ungehinderte Entladung zu ermöglichen. (Weitere Details evtl. ergänzen, z.B. Beschaffenheit der Empfangsstelle, Gestellung von Flurförderzeug durch den Empfänger)	Das Fahrzeug wird vom Frachtführer entladen. Hierfür erhält der Frachtführer eine Vergütung von ... €.
Entladezeit, Nachweis (Klausel ist auf „Beladung“ anzupassen, wenn der Käufer die Ware beim Verkäufer durch Frachtführer abholen lässt) (auch ergänzend zu	Der Käufer wird darauf hingewiesen, dass der Verkäufer mit dem von ihm beauftragten Frachtführer folgende Entladezeitvereinbarung getroffen hat: [Text rechte Spalte] Der Käufer verpflichtet sich, dem Frachtführer den vorgenannten	Die vergütungsfreie Entladezeit beträgt [Stunden/Minuten]. Sie beginnt in dem Zeitpunkt, in dem der Empfänger die Möglichkeit erhält, das Gut zu entladen, jedoch in keinem Fall vor folgendem Termin ... [Ankunftszeit – Datum/Uhrzeit an der Empfangsstelle]. Als Nachweis des

vereinbarten VBGL)	Nachweis über Beginn und Beendigung der Entladung zu erteilen.	Beginns und der Beendigung der Entladung gilt die vom Empfänger mit Datum und Uhrzeit quitierte Ausfertigung des für den Absender bestimmten Frachtbriefs oder eines anderen Begleitpapiers; der Frachtführer kann auch einen anderen geeigneten Nachweis erbringen. (Hinweis: Vorstehende Klausel ist jeweils anzupassen auf eventuelle Vereinbarungen zur Buchung von Zeitfenstern zur Entladung.)
Wartezeit, Ablieferungshindernis (auch ergänzend zu vereinbarten VBGL)	Der Käufer wird darauf hingewiesen, dass der Verkäufer mit dem von ihm beauftragten Frachtführer folgende Wartezeitvereinbarung getroffen hat: [Text rechte Spalte] Der Käufer verpflichtet sich, dem Frachtführer den vorgenannten Nachweis über die Dauer der Wartezeit zu erteilen. Der Käufer stellt den Lieferanten auf Anforderung von dessen Verpflichtung zur Zahlung von Vergütung und Aufwendungsersatz infolge eines vom Käufer zu vertretenden Ablieferungshindernisses frei.	Sobald für den Frachtführer erkennbar wird, dass sich der Beginn der Entladung trotz Bereitstellung des Fahrzeugs ab vereinbarter Ankunftszeit um mehr als [Stunden/Minuten] verzögert (Wartezeit), hat er unverzüglich den Absender telefonisch [Angabe der Rufnummer] zu informieren und Weisungen einzuholen. Nach Ablauf der Wartezeit gilt ein Ablieferungshindernis als eingetreten, sofern nicht innerhalb der Wartezeit mit der Entladung begonnen wird. Der Absender hat gegenüber dem Frachtführer mündlich erteilte Weisungen spätestens am folgenden Werktag als Email oder Telefax [Email-Adresse, Faxnummer] zu bestätigen. Als Nachweis der Dauer der Wartezeit gilt die vom Empfänger mit Datum und Uhrzeit quitierte Ausfertigung des für den Absender bestimmten Frachtbriefs oder eines anderen Begleitpapiers; der Frachtführer kann auch einen anderen geeigneten Nachweis erbringen.
Standgeld	Der Käufer wird darauf hingewiesen, dass der Verkäufer mit dem von ihm beauftragten Frachtführer folgende Standgeld-	Für nachgewiesene Überschreitungen der vergütungsfreien Be- bzw. Entladezeit, die nicht dem Risikobereich des Frachtführers

	vereinbarung getroffen hat: (Text rechte Spalte) Der Empfänger stellt den Lieferanten auf erste Anforderung von dessen Verpflichtung zur Zahlung von Standgeld infolge einer im Verantwortungsbereich des Empfängers verursachten Überschreitung der vergütungsfreien Entladezeit frei.	zuzurechnen sind, zahlt der Absender an den Frachtführer ... (z.B. xx € je angefangener 10 Minuten)
Abtretung von Standgeldansprüchen	Der Verkäufer zeigt hiermit dem Käufer an, dass der vom Verkäufer beauftragte Frachtführer seine aus der Beförderung des Kaufgegenstandes etwa entstehenden Ansprüche gegen den Empfänger auf Zahlung von Standgeld wegen Überschreitung der vergütungsfreien Entladezeit an den vom Frachtführer beauftragten ausführenden Frachtführer mit dem Recht zur weiteren Abtretung an Unterfrachtführer abgetreten hat. Über gegen ihn geltend gemachte Standgeldansprüche sowie über die hierauf vom Käufer geleisteten Zahlungen hat der Käufer den Verkäufer jeweils unverzüglich durch Kopien und Zahlungsbelege zu informieren.	(Hauptfrachtvertrag): Der Frachtführer hat seine aus der durchzuführenden Beförderung etwa entstehenden Ansprüche gegen den Empfänger auf Zahlung von Standgeld wegen Überschreitung der vergütungsfreien Entladezeit an den von ihm beauftragten ausführenden Frachtführer abgetreten mit der Maßgabe, dass der ausführende Frachtführer dem Frachtführer die schriftliche Geltendmachung und den Erhalt von Standgeldzahlungen unverzüglich nachzuweisen hat. Der ausführende Frachtführer kann den Standgeldanspruch mit dieser Maßgabe an weitere Unterfrachtführer abtreten. Der Absender hat den Empfänger über die vorstehende Abtretung zu informieren. (Unterfrachtvertrag): Der Frachtführer tritt hiermit an den diese Abtretung annehmenden ausführenden Frachtführer seine aus der durchzuführenden Beförderung etwa entstehenden Ansprüche gegen den Empfänger auf Zahlung von Standgeld wegen Überschreitung der vergütungsfreien Entladezeit ab. Diese Abtretung zeigt der Absender dem Empfänger an. Der ausführende Frachtführer hat dem Frachtführer die schriftliche Geltendmachung und den Erhalt von Standgeldzahlungen unverzüglich

		nachzuweisen. Der ausführende Frachtführer kann den Standgeldanspruch mit vorstehender Maßgabe an weitere Unterfrachtführer abtreten.
--	--	---

Fazit:

Vorstehende Klauseln erscheinen aus rechtlicher Sicht geeignet, den Empfänger zur schnelleren Abfertigung an der Entladerampe zu motivieren. Im Ergebnis geschieht dies über die möglichst konkrete Definition der Entladepflichten und –zeiten, der Ablieferungshindernisse sowie über den Hinweis auf unmittelbare Zahlungsverpflichtungen des Empfängers. Wichtig ist dabei ein Gleichklang von Beförderungs- und Liefervertrag. Die Umsetzung in der Praxis hängt von der Verhandlungsstärke der jeweiligen Parteien ab. Entsprechendes gilt für die Gestaltung des Kaufvertrags beim Werkverkehr.

Anhang 13: Analyse der rechtlichen Rahmenbedingungen in Bezug auf den Zugang für Lkw-Fahrer(innen) zu sanitären Anlagen an Laderampen

Autor: Friedrich P. Reinelt, Fachanwalt für Arbeitsrecht

„Der Arbeitgeber hat nach ArbStättV §6 Abs.2 Toilettenräume zur Verfügung zu stellen. Toilettenräume müssen sich sowohl in der Nähe der Arbeitsplätze als auch in der Nähe von Pausen- und Bereitschaftsräumen sowie Wasch- und Umkleideräumen befinden (ArbStättV Anhang Nr. 4.1. Abs. 1). Arbeitsstätten können Orte im Freien auf dem Gelände eines Betriebes sein. Ein Arbeitsplatz liegt vor, wenn sich Beschäftigte zur Verrichtung ihrer Arbeitsaufgabe in abgrenzbaren Bereichen einer Arbeitsstätte entweder mindestens zwei Stunden täglich oder an mindestens 30 Arbeitstagen im Jahr aufhalten müssen. Hierbei ist es unerheblich, ob die Arbeitsaufgabe durchgehend durch einen Beschäftigten erledigt wird oder mehrere Beschäftigte nacheinander diesen Bereich zur Verrichtung ihrer Arbeitsaufgabe aufsuchen müssen (vgl. LASI Leitfaden zur Arbeitsstättenverordnung 2005). Damit sind Beschäftigte mit mobilen Arbeitsplätzen eingeschlossen.

In §1 der Arbeitsstättenverordnung vom 12.08.2004, zuletzt geändert durch Artikel 9 der Verordnung vom 18.12.2008 (BGBL I, 2768) wurden vom Anwendungsbereich Straßen-, Maschinen-, Luft- und Wasserfahrzeuge im öffentlichen Verkehr – zusammengefasst als Transportmittel – ausgeschlossen (§1 Abs. 2 Nr. 1). Diese Arbeitsstätten wurden von der neuen Verordnung weiterhin nicht erfasst mit der Begründung, dass diese Regelungen in der Arbeitsstättenverordnung für diesen Bereich der Arbeitsplätze praktisch keine Anwendung finden. Entsprechende Sonderregelungen sind aufgrund des ständig wechselnden Standorts und des fehlenden räumlichen Bezugs schwierig und können i. d. R. nicht unter die Vorschriften aus dieser Verordnung subsumiert werden.

Dies ist im Wesentlichen die Begründung dafür, dass die Arbeitsstättenverordnung nach wie vor nicht für Transportmittel gilt, also sich Lkw-Fahrer danach nicht auf die Arbeitsstättenverordnung berufen können. Dies hat auch zur Folge, dass gem. §2 der Arbeitsstättenverordnung es sich bei solchen Transportmitteln also nicht um Arbeitsplätze im Sinne der Arbeitsstättenverordnung handelt.

Eine denkbare Alternative wäre sicherlich, dass der Gesetzgeber eine Regelung in der Arbeitsstättenverordnung schafft, in dem ein Laderampenbetreiber verpflichtet wird, seine Sanitäreinrichtungen dann zur Verfügung zu stellen, wenn hierfür die notwendigen Kosten erstattet werden und wenn die örtlichen Gegebenheiten hierzu geeignet sind. Ausdrücklich muss wohl ausgeschlossen werden, dass ein Laderampenbetreiber insoweit nicht verpflichtet ist, für die Transportunternehmen bzw. deren Fahrer selbst solche sanitären Einrichtungen in ausreichendem Maße zur Verfügung zu stellen. Auch ein entsprechender Haftungsausschluss gegenüber den Lkw-Fahrern müsste in einer solchen Regelung wohl getroffen werden.

Unter diesen einschränkenden Voraussetzungen wäre es durchaus möglich, auch hier eine Regelung in der Arbeitsstättenverordnung mit aufzunehmen. Eine ggf. mehr erfolgsversprechende Möglichkeit wäre, die Rampenbetreiber über bilaterale Verträge vertraglich zu binden. Hier müssten aber die Transportunternehmen mit den Rampenbetreibern entsprechende Klauseln in privatrechtlichen Verträgen verhandeln. Somit müsste also nicht der Gesetzgeber, sondern die vertragsschließenden Parteien auf der Grundlage privatrechtlicher Vereinbarungen entsprechende Regelungen treffen. Über den Speditions- bzw. Frachtvertrag können Speditionen bzw. Transportunternehmen direkt mit dem Verlader eine Regelung bzgl. des Zugangs zu sanitären Einrichtungen vertraglich vereinbaren. Da i. d. R. jedoch keine vertragliche Beziehung zwischen dem Empfänger und der Spedition bzw. dem Transportunternehmen besteht, wird es schwierig sein, in der Praxis eine entsprechende Vereinbarung zwischen Transportunternehmen und dem Empfänger der Sendung zu treffen.“