

# Rampenprobleme lösen

**STANDZEITEN** Wartezeiten bei der Be- und Entladung von LKW sind eher die Regel als die Ausnahme. Um Kosten durch Zeitverlust zu vermeiden, sollten Spediteure mit dem Warenempfänger ein Standgeld vereinbaren.

**R**eizwort Personaleinsparung: „Die deutschen Handelskonzerne haben sich auf dem Rücken der deutschen Transportbetriebe gesund geschrumpft“ – Willi Kellershohn, Inhaber und Geschäftsführer der gleichnamigen Lindlaer Spedition, findet deutliche Worte. „Zum Teil Stunden über Stunden müssen unsere Fahrer darauf warten, bis sie endlich ihre Waren entladen dürfen“, klagt Kellershohn.

„Es gibt nicht nur einen, sondern eine Vielzahl von Gründen, die zu Engpässen an der Rampe führen können“, meint Detlef Neufang, Geschäftsführer des Bundesverbands Wirtschaft, Verkehr und Logistik (BWVL). Einer bestehe im Zeitmanagement: Viele Auftraggeber oder Empfänger gäben genaue Zeitfenster vor, zu denen die Abholung oder Anlieferung erfolgen soll. In der Praxis würden diese Slots dann oft – von beiden Seiten – nicht eingehalten.

Insbesondere angesichts der Lenk- und Ruhezeitregelungen und dem digitalen Tachografen stünden Dienstleister vor enormen Problemen, so Kellershohn. So habe vor Kurzem einer seiner Fahrer bei einem renommierten Unternehmen im Kölner Raum fünf Stunden warten dürfen. Zum Vergleich: Die reine Transport-

*Die Wartezeit an der Rampe wirkt sich auch auf Lenk- und Ruhezeiten aus.*

strecke vom Versender bis zum besagten Empfänger betrug gerade einmal 30 Kilometer. „Erschwerend kommt dazu, dass Be- und Entladetätigkeiten heute nicht mehr Aufgabe der Rampenmitarbeiter sind“, erzählt der Lindlaer Unternehmer. Stattdessen sei es vielerorts ungeschriebenes Gesetz, dass dafür der LKW-Fahrer verantwortlich sei. Krux ist: „Kein Spediteur kann sich dagegen ernsthaft wehren, weil er nicht von dem Handel, sondern von dessen Lieferanten beauftragt wurde.“

Die Rampenwartezeit wirkt sich auch auf Arbeits-, Lenk- und Ruhezeiten aus. „Hat der Fahrer die Be- oder Entladung zu überwachen, liegt Arbeitszeit vor“, erklärt der Freiburger Rechtsanwalt Volker Lindner. Könne der Fahrer sich zurückziehen, müsse aber auf Abruf sofort zur Verfügung stehen, liege Bereitschaftszeit vor. Stehe die Wartezeit dem Fahrer völlig frei zur Verfügung und sei ein Zeitraum von mindestens 15 Minuten im Vorhinein bekannt, liege Fahrtunterbrechung, also Pause, vor.

## BGH-Urteil zum Standgeld

Ganz so dramatisch wie Spediteur Kellershohn sieht Uwe Nitzinger die Situation an den Rampen nicht. „Im Großen und Ganzen sind wir zufrieden“, sagt der Geschäftsführer Vertrieb & Marketing von Pfenning Logistics, einem Tochterunternehmen der KMP Holding in Viernheim. Gleichwohl müssen auch die LKW des Viernheimer Transport- und Logistikunternehmens „in der Regel circa eine Stunde – in Ausnahmefällen auch mal bis zu zwei Stunden an den Rampen der Handelsunternehmen warten. Und vor Weihnachten können es schon einmal sechs Stunden sein.“ Außerdem seien in der Branche „einige berühmte LKW-Fallen“ bekannt, wie sie Nitzinger bezeichnet. Sprich: Wenn an eine dieser Ladestellen Ware geliefert werden muss, winken viele Frachtführer erst einmal ab. „Gerade in Zeiten des Lademangels tun wir uns schwer, für diese Empfänger geeignete Frachtführer zu finden“, erzählt Nitzinger. „Wenn wir kein Standgeld vereinbart hätten, hätten wir für bestimmte Verkehre sicher keinen Partner gefunden“, sagt er. Zudem seien nicht alle Auftraggeber bereit, das komplette Standgeld zu übernehmen.

Ein Urteil des Bundesgerichtshofes (BGH) vom 12. Mai 2010 dürfte Frachtführer freuen: Der BGH hat darin klargestellt, dass der formularmäßige Ausschluss von Standgeldansprüchen unwirksam ist.

Das Thema Rampe kennt Heiko Kayser bestens. Als Leiter Global Transportation verantwortet er die weltweite Transportlogistik von MAN Truck & Bus AG in München. Das Thema Rampe sei „spannend“, wobei MAN vieles tue, um die Problematik gering zu halten. „Unser Ziel ist es, die Durchlaufzeiten in den Werken möglichst zu verkürzen“, sagt er. „Dabei sollen Komplettladungsunternehmer binnen maximal 60 bis 90 Minuten entladen werden. Bei Stückgutspediteuren hängt die Entladedauer dagegen von der Anzahl der jeweils angefahrenen Entladestellen innerhalb des Werks ab.“ Aber auch dort strebe MAN pro Entladestelle eine maximale Entladedauer von 60 Minuten an. Außerdem arbeite der Nutzfahrzeughersteller derzeit an einer webbasierten Zeitfenster-Steuerung, um künftig die Wartezeiten an den Rampen weiter zu verkürzen. Andernfalls zeigt sich der Hersteller kulant: „Werden die vereinbarten Stand-



**Nicht immer sind die Parteien einig, welche Wartezeit als angemessen gilt.**

zeiten überschritten“, so Kayser, „können unsere Dienstleister die Standgeld-Kosten MAN in Rechnung stellen.“

Noch etwas unterscheidet MAN von anderen: „Be- und Entladetätigkeiten der LKW sind nicht Aufgabe des Fahrpersonals, sondern obliegen zum einen unseren Lieferanten, zum anderen unserem Rampenpersonal“, sagt Kayser. Gibt es bei MAN also gar keine Probleme an der Rampe? Das nicht. Der Logistikverantwortliche moniert zweierlei: Erstens seien die Dokumente, die die Fahrer vorlegen, nicht immer vollständig. Zweitens und vor allem: Ob stau- oder witterungsbedingt – „nicht immer halten Spediteure die ihnen zugewiesenen Zeitfenster ein“. Die Folge seien Wartezeiten an der Rampe. Schließlich habe MAN die Anzahl der dort eingesetzten Mitarbeiter auf die Zahl der avisierten LKW abgestimmt.

### Wann besteht Standgeldanspruch?

Der Gesetzgeber hat im Handelsgesetzbuch (HGB) geregelt, wann der Frachtführer einen Anspruch auf Standgeld hat. So steht in Paragraph 412 Abs. 3 HGB: „Wartet der Frachtführer aufgrund vertraglicher Vereinbarungen oder aus Gründen, die nicht seinem Risikobereich zuzurechnen sind, über die Lade- oder Entladezeit hinaus, so hat er Anspruch auf eine angemessene Vergütung (Standgeld).“ Und in Paragraph 412 Abs. 2 HGB heißt es: „Für die



**Zeitfenster einhalten: Der Empfänger kalkuliert sein Personal nach der Zahl der avisierten LKW.**

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

Wenn die Wartezeit angemessen war, ist sie mit der Fracht bereits bezahlt, erklärt der Fachanwalt für Transport- und Speditionsrecht Neufang. Es müsse im Einzelfall festgestellt werden, wann die Grenze der Angemessenheit überschritten sei. Die dann zu ermittelnde Höhe des Standgeldes hänge von den Umständen des Einzelfalles (eingesetztes Fahrzeug, 1- oder 2-Fahrer-Besatzung etc.) ab und entziehe sich einer generalisierenden Beurteilung. „Da das Frachtrecht in Paragraph 412 Abs. 2 HGB keine verbindliche Regelung bezüglich der Angemessenheit der Lade- und Entladezeit trifft, müssen Absender und Frachtführer selbst für klare Regelungen sorgen“, empfiehlt er. Die Vertragsparteien sollten daher in einem Rahmenvertrag oder einer sonstigen Vereinbarung gemeinsam die Be- und Entladefrist definieren, die mit der Fracht abgegolten ist, zum Beispiel zwei Stunden ab Meldung, und gleichzeitig festlegen, welcher Betrag bei diese Frist überschreitenden Zeiten zu zahlen ist.

### Was ist eine angemessene Wartezeit?

Die gesetzlichen Vorgaben im HGB sind einerseits nicht gerade konkret. Laut dem Deutschen Speditions- und Logistikverband (DSLVL) lasse die flexible Regelung jedoch eine Berücksichtigung der Art des Gutes, der Ladehilfsmittel, der Fahrzeugart, der Ladetechnik und anderer Begleitumstände im Einzelfall zu. „Die Zeitspanne, in der der Frachtführer das Transportfahrzeug bereithalten muss, wird durch die vereinbarte Fracht vergütet und ist in diese einzukalkulieren“, so der DSLVL.

Was eine angemessene Frist sei, werde im Gesetz nicht weiter konkretisiert. Stelle man auf das Beladen ab, sei allgemein die

Beladezeit die Zeit, die nach Anzeige der Beladebereitschaft durch den Frachtführer unter Berücksichtigung aller Umstände des Einzelfalles von einem ordentlichen Absender im Rahmen der gewöhnlichen Geschäftszeiten (vgl. auch Paragraph 358 HGB) benötigt werde, um das Gut zu verladen. Am ehesten könnten die Aussagen in Paragraph 5 Abs. 2 der Vertragsbedingungen für den Güterkraftverkehrs-, Speditions- und Logistikunternehmer (VBGL) weiterhelfen, so der DSLVL, die folgende Regelungen beinhalten:

„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

*Wenn die Wartezeit angemessen war, ist sie mit der Fracht abgegolten.*

Entladung. Bei Fahrzeugen/Fahrzeugeinheiten mit niedrigerem Gesamtgewicht reduzieren sich diese Zeiten. Für diese Zeit kann keine besondere Vergütung verlangt werden.“

Darüber hinaus sollte die Höhe des Standgeldes im Vertrag festgeschrieben werden, so der DSLVL. Betriebswirtschaftliche Untersuchungen hätten Durchschnittskosten von 35 bis 60 Euro pro Stunde ermittelt. Für Fahrzeuge im Regionalverkehr decke sich dies mit der von der Vereinigung der Sammelgutspediteure im DSLVL herausgegebenen unverbindlichen Preisempfehlung. Dieser „Tarif für den Spediteursammelverkehr“ sehe bei Stand- und Wartezeiten von mehr als 30 Minuten eine Vergütung von 17,90 Euro je halbe Stunde vor. In der Praxis würden als maximale Be- oder Entladezeit (produktive plus unproduktive Zeit) bis zu 2,5 Stunden als üblich bezeichnet, so der DSLVL. Aber auch hier komme es auf eine Einzelbetrachtung an.

**Eva Hassa, Kathrin Petersen**

Fachredakteure, Schwerpunkt Recht und Logistik



FOTOS: J. SCHÜTERDOPF, N. TREILIN/ODDP