

Die Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen (ADSp 2017)

Was Auftraggeber und Spediteure heute wissen müssen

Auf einen Blick: Die vielfach noch zitierten „ADSp 2016“ wurden bereits zum 1. Januar 2017 durch die ADSp 2017 abgelöst, die bis heute unverändert die aktuelle Empfehlung von acht Wirtschafts- und Verkehrsverbänden darstellen. Wer sich vertraglich auf die „ADSp in ihrer jeweils neuesten Fassung“ bezieht, unterliegt automatisch den ADSp 2017.

Von den ADSp 2016 zu den ADSp 2017

Die Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen 2016 (ADSp 2016) wurden ab dem 1. Januar 2016 zunächst nur vom Deutschen Speditions- und Logistikverband e. V. (DSLVL) allein zur Anwendung empfohlen, nachdem die Verhandlungen mit der verladenden Wirtschaft zuvor gescheitert waren. Bereits ein Jahr später einigten sich acht Verbände – neben dem DSLVL unter anderem der Bundesverband der Deutschen Industrie (BDI), der Bundesverband Großhandel, Außenhandel, Dienstleistungen (BGA), der Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL), der Bundesverband Möbelspedition und Logistik (AMÖ), der Bundesverband Wirtschaft, Verkehr und Logistik (BWVL), der Deutsche Industrie- und Handelskammertag (DIHK) sowie der Handelsverband Deutschland (HDE) – auf ein gemeinsames Klauselwerk: die ADSp 2017, die seit dem 1. Januar 2017 gelten und bis heute nicht durch eine neuere Fassung ersetzt wurden.

Wie schon ihre Vorgängerausgaben sind auch die ADSp 2017 eine unverbindliche Empfehlung. Es bleibt den Vertragsparteien unbenommen, hiervon abweichende Vereinbarungen zu treffen. Da inzwischen drei unterschiedliche Fassungen – ADSp 2003, ADSp 2016 und ADSp 2017 – im Umlauf sind, sollten Unternehmen in ihren Auftragsbestätigungen und Rechnungen eindeutig klarstellen, auf welche Fassung sie sich beziehen. Ein bloßer Verweis auf „die neuesten ADSp“ birgt Unsicherheiten, da es hierfür keine allgemein anerkannte Einbeziehungsklausel mehr gibt.

Geltungsbereich

Die ADSp 2017 gelten für alle Verkehrsverträge des Spediteurs als Auftragnehmer, unabhängig davon, ob es sich um Speditions-, See-, Fracht- oder Lagergeschäfte oder sonstige speditionsübliche Geschäfte wie Zollabwicklung, Sendungsverfolgung oder Umschlag handelt. Erfasst sind auch speditionsübliche logistische Zusatzleistungen im Zusammenhang mit der Beförderung oder Lagerung von Gütern, etwa die Bildung von Ladeeinheiten, das Kommissionieren, Etikettieren und Verwiegen von Gütern sowie die Retourenabwicklung.

Ausgenommen bleiben reine Verpackungsarbeiten, die Beförderung und Lagerung von abzuschleppendem oder zu bergendem Gut, die Beförderung von Umzugsgut sowie – bei entsprechender Vereinbarung der Allgemeinen Lagerbedingungen des Deutschen Möbeltransports – dessen Lagerung. Auch Kranarbeiten sowie Schwer- und Großraumtransporte fallen nicht unter die ADSp, wenn hierfür die Bedingungen der Bundesfachgruppe Schwertransporte und Kranarbeiten vereinbart sind. Verkehrsverträge mit Verbrauchern im Sinne des § 13 BGB sind von vornherein vom Anwendungsbereich ausgenommen.

Pflichten von Auftraggeber und Spediteur

Der Auftraggeber muss den Spediteur rechtzeitig vor Auftragserteilung über alle für die Auftragsausführung wesentlichen Umstände unterrichten – etwa Adressen, Mengenangaben, Beschaffenheit des Gutes, Rohgewicht, Lieferfristen und Warenwert sowie öffentlich-rechtliche, zoll- und außenwirtschaftsrechtliche Verpflichtungen einschließlich etwaiger Embargos. Bei gefährlichem Gut sind Menge, Art der Gefahr und erforderliche Vorsichtsmaßnahmen in Textform mitzuteilen; bei wertvollem oder diebstahlgefährdetem Gut – etwa Bargeld, Edelmetallen, Wertpapieren oder hochwertiger Elektronik – ist der Spediteur über Art, Wert und Risiko zu informieren, damit er über die Annahme des Auftrags entscheiden kann.

Entspricht ein Auftrag nicht diesen Anforderungen, kann der Spediteur die Annahme verweigern, bereits übernommenes Gut zurückgeben oder den Auftrag gegen eine zusätzliche angemessene Vergütung ausführen. Der Spediteur selbst ist nicht verpflichtet, die Angaben des Auftraggebers zu überprüfen oder zu ergänzen.

Ohne ausdrückliche Vereinbarung umfasst der Speditionsauftrag weder die Verpackung des Gutes noch die Ver- und Entladung, die Gestellung von Paletten oder die Bereitstellung eines Sendungsverfolgungssystems. Übernimmt der Spediteur solche Zusatzleistungen dennoch im Interesse des Auftraggebers, steht ihm hierfür auch ohne gesonderte Vereinbarung eine ortsübliche, jedenfalls angemessene Vergütung zu.

Ver- und Entladezeiten, Standgeld

Die ADSp 2017 haben die frühere, nach Palettenanzahl gestaffelte Standgeldregelung der ADSp 2016 durch ein einheitlicheres System abgelöst, das sich an den Vertragsbedingungen für den Güterkraftverkehrs-, Speditions- und Logistikunternehmer (VBGL) orientiert. Ein Standgeld ist grundsätzlich zu zahlen, sobald die vereinbarte oder eine angemessene Ver- oder Entladezeit überschritten wird; bei Fahrzeugen mit vollem Gewicht wird hierfür in der Praxis regelmäßig ein Zeitfenster von zwei Stunden zugrunde gelegt, sofern keine abweichende Vereinbarung oder Avisierung besteht. Die frühere Unterscheidung zwischen palettierter und nicht palettierter Ware sowie die gesonderte Standgeldregelung für Aufenthalte während des Transports sind entfallen.

Haftung und Haftungsbegrenzungen

Der Spediteur haftet für Schäden nach Maßgabe der gesetzlichen Vorschriften, soweit die ADSp 2017 nichts Abweichendes vorsehen und zwingende oder AGB-feste Rechtsvorschriften dem nicht entgegenstehen. Die wichtigste Neuerung gegenüber den ADSp 2016 betrifft dabei die Anhebung der

Haftungshöchstbeträge:

- Für Güterschäden haftet der Spediteur weiterhin grundsätzlich mit 8,33 Sonderziehungsrechten je Kilogramm (umgerechnet rund 10,50 Euro); die Haftungsgrenze je Schadenfall wurde jedoch von zuvor 1 Million Euro auf 1,25 Millionen Euro angehoben.
- Die Haftungsgrenze je Schadenereignis stieg von 2 Millionen Euro auf 2,5 Millionen Euro.
- Bei anderen als Güterschäden erhöhte sich die Haftungshöchstsumme um 25 % auf 125.000 Euro je Schadenfall.
- Bei Lagerverträgen wurde die Haftungsgrenze je Schadenfall von 25.000 Euro auf 35.000 Euro angehoben.

Diese Haftungsbegrenzungen entfallen weiterhin bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit des Spediteurs oder seiner leitenden Angestellten sowie bei der Verletzung vertragswesentlicher Pflichten; in letzterem Fall bleibt der Ersatzanspruch auf den vorhersehbaren, typischen Schaden begrenzt. Neu aufgenommen wurde zudem eine Regelung, wonach die Haftung des Auftraggebers bei fehlerhaften Angaben zum Gut oder unzureichender Verpackung (qualifiziertes Verschulden) auf 200.000 Euro je Schadenereignis begrenzt ist – ein Ausgleich für den Wegfall der gesetzlichen Haftungsbeschränkung von Absender und Einlagerer im Zuge der Seehandelsrechtsreform.

Anders als die ADSp 2016 verpflichten die ADSp 2017 den Spediteur unter bestimmten Umständen zur Versicherung des Gutes, wenn dies im Interesse des Auftraggebers liegt, etwa weil der Spediteur bei einem früheren Vertrag bereits eine Versicherung besorgt hat oder der Auftraggeber einen Warenwert angegeben hat. Kommt der Spediteur einem entsprechenden Verlangen nach Vorlage einer Versicherungsbestätigung nicht nach, kann der Auftraggeber den Vertrag seit den ADSp 2017 kündigen.

Zollabwicklung, Verpackung und Ladungssicherung

Der Spediteur darf die zollamtliche Abwicklung von einer schriftlichen Vollmacht abhängig machen; der Auftraggeber hat ihm alle hierfür erforderlichen Urkunden und Auskünfte zur Verfügung zu stellen. Packstücke sind vom Auftraggeber deutlich und dauerhaft zu kennzeichnen und so herzurichten, dass ein unbemerkter Zugriff auf den Inhalt nicht möglich ist; wertvolle oder diebstahlgefährdete Güter sind neutral zu verpacken. Der Spediteur ist verpflichtet, bei der Übernahme des Gutes an Schnittstellen die Vollzähligkeit und äußerlich erkennbare Schäden zu prüfen und Unregelmäßigkeiten zu dokumentieren.

Zahlung, Aufrechnung und Pfandrecht

Rechnungen des Spediteurs über fällige Forderungen sind sofort zu begleichen, unabhängig von der Vorlage eines Abliefernachweises. Gegenüber Ansprüchen aus dem Verkehrsvertrag ist eine Aufrechnung oder Zurückbehaltung nur zulässig, wenn der Gegenanspruch unbestritten oder rechtskräftig festgestellt ist. Zur Absicherung seiner Forderungen kann sich der Spediteur weiterhin auf die ihm gesetzlich zustehenden Pfand- und Zurückbehaltungsrechte berufen.

Gerichtsstand und anwendbares Recht

Für die Rechtsbeziehung zwischen Spediteur und Auftraggeber gilt weiterhin deutsches Recht. Erfüllungsort ist der Ort der Niederlassung des Spediteurs, an die der Auftrag gerichtet wurde; derselbe Ort ist grundsätzlich ausschließlicher Gerichtsstand für alle aus dem Verkehrsvertrag entstehenden Rechtsstreitigkeiten unter Kaufleuten.

Dieser Beitrag gibt einen Überblick über die wesentlichen Inhalte der ADSp 2017 und ersetzt nicht deren vollständigen Wortlaut, den der Deutsche Speditions- und Logistikverband (DSLVL) online zur Verfügung stellt. Für die rechtsverbindliche Einbeziehung in einen konkreten Vertrag empfiehlt sich stets eine anwaltliche Prüfung der individuellen Klauseln.
Rechtsstand: Juli 2026.