

1. Der Zusammenhang zwischen Kaufvertrag und Güterbeförderung

Die Vornahme der Güterbeförderung als Realisierungsphase vorangegangener Abschlüsse von Handelsgeschäften hat einen bedeutenden historischen Hintergrund, da das Bedürfnis nach Warenaustausch und der Bewältigung von Warentransporten nahezu ebenso alt ist wie die Existenz menschlichen Lebens.

1.1. Historische Entwicklung

Die prähistorischen Anfänge der Menschheitsgeschichte stellen die Verbringung der Jagdbeute sowie anderer Lasten durch einzelne Mitglieder der Sippe in die urgemeinschaftliche Wohnhöhle in den Vordergrund. Erst nur auf dem menschlichen Rücken und dann auf verbundenen Ästen erfolgte die Fortbewegung erlegter Tiere sowie gesammelter Früchte aus der Natur. Für die weitere Epoche einer schon höher entwickelten Gesellschaftsformation war die Bewegung von tonnenschweren Steinkolossen, wie etwa zum Bau der Pyramiden, mit Hilfe von Rollensystemen notwendig. Die später erfolgte Erfindung des Rades (Vollholz oder bereits mit Speichen) festigt die Erkenntnis, dass Transportvorgänge schon lange vor einem **organisierten Warenaustausch** nachweisbar sind, womit sie Zeugnis vom kulturellen Aufstieg ganzer Völker ablegen.

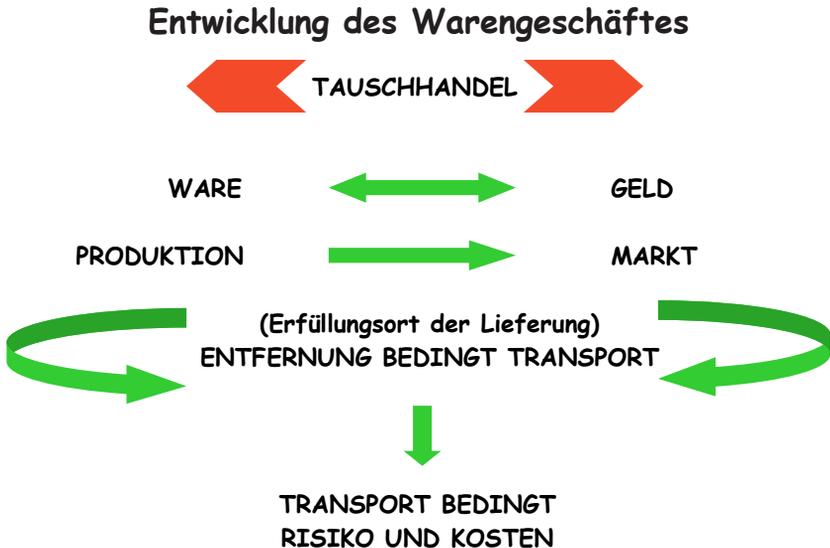
Außer der Befahrung von Landwegen hat der Entdeckerdrang auch die Weltmeere erobert, und so erscheint es hinlänglich nachgewiesen, dass erste Fahrten mit Papyrusbooten bereits in der Frühzeit der Menschheitsgeschichte stattfanden. Vor allem der Glaube, dass die Erde eine Scheibe sei, was durch die begrenzte Sicht des Horizonts erhärtet wurde, trieb die Menschen dazu, Nachschau zu halten, was sich am Ende des Sichtbaren verbirgt. Mit der Erkenntnis von der Kugelform der Erde und dem Aufspüren neuer Kontinente hat sich das Weltbild und auch die Wirtschaft verändert, womit der Umstand in das Bewusstsein der Erdbewohner gedungen ist, dass die Ortsveränderung von Gütern die Faktoren Kosten und Risiko schafft.

Der Warentransport war in der Frühzeit **Sache des Einzelnen**. Insbesondere hat jeder Handelsherr die eigenen Pferdefuhrwerke oder Schiffe mit seinen Waren beladen, um diese an die verschiedenen Verkaufsorte zu bringen. Dort wiederum wurden die eingesetzten Beförderungsmittel, mit den neu eingekauften Produkten als Last versehen, auf die Rückreise gebracht. In diesen Anfängen des Vollzuges der Ortsveränderung von Gütern musste der **Kaufmann als Eigentümer der Ware** – der zumeist auch selbst die Transporte begleitete – jegliche Phasen der Beförderung organisieren und überwachen. Gleichzeitig stand er vor der schwierigen Aufgabe, die Fährnisse und Risiken auf den zurückgelegten Wegen jener Zeit zu überwinden.

Mit dem später erfolgten Anwachsen bestehender Ansiedlungen entstanden rege Bestrebungen zur **Intensivierung des Warenaustausches**. In den Städten bildeten sich große Handelsgesellschaften mit dem Zweck, den Produktionsüberschuss ihrer Handwerkszünfte an anderen Orten abzusetzen. Aufstrebende Unternehmungen, wie etwa das Haus Fugger – dessen Einfluss in unserem Raum die Wirtschaftsstruktur des Landes Tirol lange Jahre mitgeprägt hat – besaßen Niederlassungen und Faktoreien in der ganzen damals bekannten Welt. Für die Begriffe dieser Zeit verfügten sie über stattliche Geldumsätze sowie reichhaltige Warenlisten. Mittels des Wagnisses der Befrachtung von Seeschiffen erlangten überseeische Gewürze einen profitablen Absatz und auch die mühevoll Beförderung mit Pferdefuhrwerken auf den bestehenden Verkehrswegen hat erheblich zur Entwicklung des Handels beigetragen.

Mit der sich in weiterer Folge vollziehenden **Arbeitsteiligkeit der Wirtschaft** ist die eigentliche Transportleistung zu einem selbständigen Bereich geworden. Einer derartigen Entwicklung musste konsequenter Weise die Wissenschaft durch Einführung der Disziplin **Transportwirtschafts- oder Verkehrsbetriebslehre** Rechnung tragen.

Infolge der Bewertung des Vorganges der **Ortsveränderung von Gütern** begann auch der Umfang der gebotenen **Leistungsbedingungen** in das Interesse der Marktpartner zu rücken. Hier sind **Qualitäts- sowie Kostenfaktoren** zu Entscheidungsgrößen geworden, die in Wechselwirkung den Warenaustausch und damit die Exportbemühungen der Wirtschaft wesentlich beeinflussen.



Dem **Warentransport** kommt überdies die **Aufgabe** zu, **Erzeugnisse** in einer Erfolg versprechenden Art und Weise **auf den Märkten der Welt zu präsentieren**. Wie bereits erwähnt, bewirkt er die eigentliche Realisierung des Warenabsatzes durch Erreichung der Bedarfsorte. Demnach lässt sich die räumliche sowie zeitliche Disparität zwischen Produzenten und Konsumenten überwinden.

In diesem Zusammenhang ist einer oft noch **vorherrschenden Meinung entgegenzutreten**, wonach der **Ortsveränderung von Gütern** lediglich eine Art **nachgeordneter Nebenfunktion des Warenhandels** zukommt. Hier zeichnet sich bereits ein Wandel dahingehend ab, als nach dem gegenwärtigen Erkenntnisstand, der Warentransport nebst seiner weiteren Entwicklung als Logistiksystem, den vorrangig wahrzunehmenden **Aufgaben der Unternehmensführung** zuzuordnen wäre. Damit findet er in seiner gesamtwirtschaftlichen bedeutenden Stellung die richtige Bewertung.

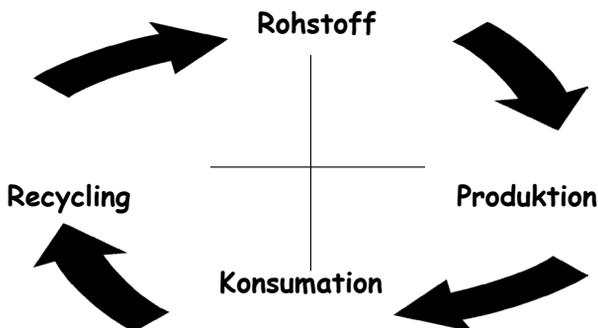
1.2. Vom Warentransport zum Logistiksystem

Als ein gravierendes Merkmal umfassender Dienstleistungen bei der Ortsveränderung von Gütern sind **qualitativ hochwertige Problemlösungen** für den Material- und Warenfluss anzusehen. Sofern solche rein auf die Dienstleistungspalette der Güterbeförderung bezogen dargestellt werden, sind es die nachfolgend erwähnten Teilfaktoren, die in ihrer umfassenden Komplexität eine effiziente Leistungserstellung bilden.

Warentransport als Ortsveränderung

Wenn die im allgemeinen Sprachgebrauch übliche – jedoch Definitionscharakter tragende – Bezeichnung „Transport“ einer diffizilen Verfeinerung bedarf, so kann hierauf am besten der Begriff **Versorgungstransport** Anwendung finden. Dessen weitere Auffächerung gliedert sich in die Teilbereiche Beschaffung von Rohstoffen und Distribution von Waren. Daneben muss die bisher getroffene Einteilung noch eine Ergänzung in Richtung **Entsorgungstransport** erfahren, an den sich ein Recycling von Waren mit dem Ziel der Sekundärrohstoffgewinnung anschließt. Angesichts des ökologisch bedeutsamen möglichen Recycling von Entsorgungsgütern zu hochwertigen Sekundärrohstoffen wird der **Kreislauf Güterbeförderungsprozess** mit der Fließrichtung „Rohstoff – Produktion – Konsumation – Recycling – Sekundärrohstoff“ funktionell geschlossen.

Kreislauf der Ortsveränderung von Gütern



Die hier skizzierte, erweiterte Aufgabenstellung für die Transportwirtschaft, deren breites Spektrum von der Rohstoffbeschaffung bis zur Entsorgung reicht, wird ihr ein **erhöhtes Leistungsvolumen** abverlangen, welches in neuen Strategien der Leistungserstellung seinen Niederschlag findet.

Ortsveränderung von Gütern als Beförderungsleistung

Unter diesem Begriff lassen sich alle Entscheidungen und Handlungen zusammenfassen, die auf die **ganzheitsbezogene Gestaltung einer Beförderungsleistung** in hoher Qualität ausgerichtet sind. Diese umfasst insbesondere alle auf den Transportweg, die Transportmenge und die Transportzeit bezogenen Aktivitäten. Diese haben mittels zusätzlicher Dienstleistungselemente sowohl den Bedürfnissen der Nachfrager für deren offensive Verkaufsbemühungen als auch den Zielen der Transportwirtschaft einschließlich jener ihrer Teilsysteme in bestmöglicher Weise zu entsprechen.

In der Folge sind dem von der Quantität abzuleitenden Kriterium **Menge** als dessen Subkomponenten die wesentlichen Eigenschaften Massenleistungsfähigkeit, Sicherheit und damit verbunden die materielle Verantwortlichkeit zugeordnet.

Das Merkmal **Weg** beinhaltet die Netzbildungsfähigkeit (d.h. Verästelungsgrad der Verkehrswege) sowie die hierauf basierende günstige Erreichbarkeit von Zielorten.

Der Faktor **Zeit** umfasst die Beförderungsgeschwindigkeit und -dauer sowie die Termintreue eines Gütertransportes von der Aufgabe bis zur Ablieferung.

Ergänzung durch transportsekundäre Nebenleistungen

Neben den bisher angeführten Komponenten einer Beförderungsleistung spielen Zusatzelemente eine wesentliche Rolle. Mit Hilfe **transportsekundärer Nebenleistungen** wie Verpackung, Versicherung, Dokumentenerstellung, Außenhandels- und Zollabwicklung oder Lagerung soll sichergestellt werden, dass die Ortsveränderung von Waren in der gewünschten Art und Weise erfolgt.

Die hier genannten Kriterien **Verpackung** und **Versicherung** sollen einen bestmöglichen Schutz der Waren und finanziellen Interessen der Eigentümer der Waren dienen. Hinsichtlich der **Dokumentenerstellung** ist grundsätzlich

zu sagen, dass solche Dokumente in den Kaufverträgen zu vereinbaren sind, die schnell beschaffbar wären und den Finanzierungsbedarf der Unternehmen möglichst umgehend decken. Die Notwendigkeit der ordnungsgemäßen **Außenhandels- und Zollabwicklung** ist dann gegeben, wenn die Güterbeförderung im internationalen Rahmen stattfindet. Bezüglich **Lagerung** gilt der Grundsatz, Lagerprozesse möglichst zu vermeiden oder möglichst kurzfristig zu gestalten.

Eine nachfrageorientierte Gestaltung von transportsekundären Nebenleistungen erhöht die Qualität von angebotenen Beförderungsleistungen erheblich, womit die Summe aller Einzelfaktoren zusammen gute Voraussetzungen für eine Reduzierung des Aufwands für die gesamte Beförderungsleistung bietet.

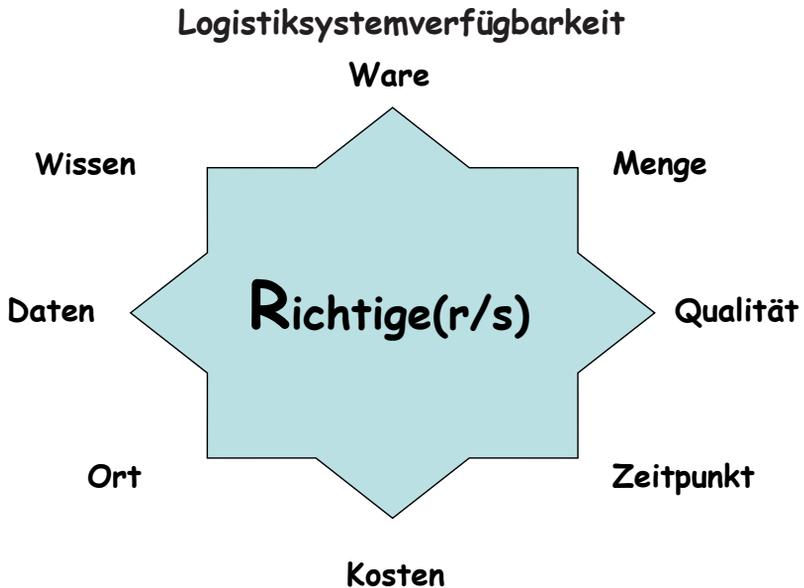
Vom Warentransport zur Logistik

Ein lediglich auf die Erstellung von reinen Beförderungsleistungen ausgeichtetes Angebot genügt den Bedürfnissen der Marktpartner heutzutage nicht mehr. Dies deshalb, weil sich die Nachfrage nach Warentransport mittel- und langfristig nicht mehr auf die ausschließliche Ortveränderung von Gütern beschränkt. Damit entsteht für die Transportwirtschaft eine sukzessive Aufgabe, ihr **Wirken in neue Dimensionen** auszudehnen.

In deren Umsetzung wird eine nahtlose Aufeinanderfolge von Güterbewegungsvorgängen des Transports, des Umschlags und der Lagerung – auch als **TUL-Prozesse** bezeichnet – angesprochen, die im Endeffekt als **Logistiksystem** die Verfügbarkeit der zu liefernden Produkte am Ort ihrer Bestimmung sichert.

Der Begriff **Logistik** als solches stammt aus dem Bereich militärischer Aufgabenzuweisungen. So war es dem maitre de logis (Quartiermeister) vorbehalten, die Versorgung der Truppe mit Nahrung, Unterkunft, Bewaffnung und Munition – samt deren Nachschub – zu sichern. Abhängig von der Bewältigung der hier skizzierten Abläufe waren strategische Erfolge, demnach Siege oder Niederlagen, gewissermaßen vorprogrammiert. Im Übrigen lassen sich methodische Anwendungen dieser Art bereits um 900 n. Chr. nachweisen, da Kaiser Leontos VI. von Byzanz mathematische Berechnungen über den Fleischbedarf seines Heeres erstellen ließ, womit entsprechend große Viehherden den Soldaten folgten. Im Zug der Zeit hat dann die zivile Wirtschaft die Vorteile logistischen Handelns erkannt.

Inwieweit das Logistiksystem den Warentransport beeinflusst erkennt man an Hand der **8-R-Theorie** der Logistiksystemverfügbarkeit, die bereits eine weit über die bisherige reine Güterbeförderung hinausgehende Verzahnung von Transport- und Logistikfunktionen inkludiert.



So wird dargestellt, dass die richtige Ware, in richtiger Menge und Qualität sowie zum richtigen Zeitpunkt und zu vertretbaren Kosten, zum richtigen Ort (hier immens wichtig) samt richtigen Daten und richtigem Wissen geliefert wird. Hieraus kann zusammenfassend gefolgert werden, dass zu einem **optimalen Ergebnis** alle 8 dargestellten Richtwerte zu einem **Minimum an Kosten** verfügbar sein müssen, woraus eine ständige Ausweitung der Aufgabenstellung der Transport- und Logistikwirtschaft resultiert.

Dadurch erfährt die bisherige Aufgabenstellung der bloßen Ortsveränderung von Gütern eine Wandlung. Diese erhöht im Rahmen transportsekundärer Nebenleistungen die Qualität sowie das Ausmaß der Leistungserbringung zum intelligenten Produkt. In Berücksichtigung der Kundenwünsche sowie der Motivation der Mitarbeiter kann die erwachsende **geistige Wertschöpfung** als Grundlage für eine sich vollziehende graduelle Veränderung angesehen werden. Mit dieser tritt die Förderung innovativer Methoden in den Vordergrund.

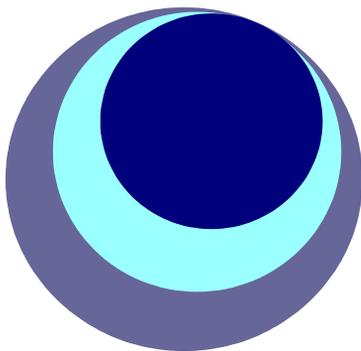
Hier spannt sich ein weitgesteckter Bogen, der von der Auswahl neuer Transportwege, den gegebenen Substitutionserfordernissen zwischen Verkehrsarten, der **Einführung von zusätzlichen Dienstleistungen**, dem Einsatz verbesserter Ladetechnologien, der Zusammenfassung von Ladeeinheiten in Knotenpunktverkehren, bis zur rationellen Nutzung der Beförderungsmittel und anderen (in diese Richtung zielenden) Möglichkeiten reicht. Der **Miteinsatz** neuer Initiativen hat, in Verbindung mit der Qualität logistischer Aufgabenerfüllung, eine Umsetzung in die Quantität hoher Marktanteile an den beförderten Warenmengen zu finden.

1.3. Die Rolle der Lieferbeziehungen für die Güterbeförderung

Nach der Charakterisierung des Problems der Ortsveränderung von Gütern als Realisierungsphase eines Warenaustausches soll hier der Zusammenhang zwischen **Kaufvertrag** und den daraus resultierenden **Lieferbeziehungen** aufgezeigt werden, die sich mit der Organisation und Durchführung der zugehörigen Güterbeförderung beschäftigen.

Hierbei ergeben sich drei wesentliche, rechtsvertragliche Beziehungen, welche die nachstehende Reihenfolge umfassen.

Rechtsfundamente des Warenverkehrs



Kaufvertrag



Speditionsvertrag



Beförderungsvertrag

Wenngleich jeder dieser Vertragsformen eine bestimmte Eigenständigkeit der Aufgabenstellung zukommt, sind doch infolge des Fehlens präziser Abgrenzungen Überschneidungen und Differenzen gegeben. Daraus resultiert aber auch eine hohe Erwartungshaltung an diese Vertragsformen, da deren ineinander greifende Gestaltung einerseits eine erhebliche Hilfe in den Marketingbestrebungen der Unternehmen ist, andererseits sichert die lückenlose Einhaltung von Termintreue sowie anderer Komponenten in der Kundenbetreuung den langfristigen Absatz der erzeugten Waren.

Für den **Kaufvertrag** spielt die Frage, **wer** die **Kosten** der vor allem im Überseegeschäft relativ langen Beförderungswege sowie deren **Gefahrtragung** und damit das **Transportrisiko übernimmt**, eine wesentliche Rolle. Neben vielschichtigen Überlegungen hinsichtlich der vorteilhaftesten Art der anzuwendenden Klausel der Incoterms® – die vielfach Kompromisse der Vertragspartner erfordern – ist hiervon auch die Kalkulation von Auslandsgeschäften weitgehend abhängig.

Die Ortsveränderung von Gütern erfordert vor ihrem Vollzug die grundsätzliche Entscheidung dahingehend, ob dies mit eigenen Mitteln (**Werkverkehr**) oder durch Dritte (**Fremdbezug**) erfolgen soll. Dabei geht es nicht nur um die reine Güterbeförderung selbst, sondern um deren fachgerechte Organisation. Für dies bieten sich **Transportmittler** wie Spediteure und Transportagenten mit ihren vorhandenen Fachkenntnissen sowie entsprechender betrieblicher Ausstattung an, womit sie als wichtiges Bindeglied zwischen Verloader und Frachtführer oder aber als Organisator des nahtlosen Ineinandergreifens einer internationalen Transportkette fungieren. Diese Rolle übernimmt meist der **Spediteur** auf Basis eines **Speditionsvertrages**, der die Organisation der Güterbeförderung inklusive aller notwendigen transportsekundären Nebenleistungen zum Gegenstand hat.

Letztlich spielen der Abschluss eines **Beförderungsvertrags** mit höchst unterschiedlichen Leistungsbedingungen der am Transport beteiligten **Frachtführer** und im speziellen deren differenzierte Haftung eine wesentliche Rolle, was letztlich dazu führt, dass die Parteien des Kaufvertrags notwendigerweise über ein bestimmtes Wissen über die am Verkehrsmarkt agierenden Anbieter verfügen müssen.

In Gegenüberstellung der Tätigkeiten von Spediteur, Transportagent und Frachtführer ergibt sich die folgende Zusammenfassung:

Spediteur - Transportagent - Frachtführer

Eigenschaft \ Abwicklung	SPEDITEUR	TRANSPORT-AGENT	FRACHT-FÜHRER
NAME	EIGEN	FREMD	EIGEN
RECHNUNG	FREMD	FREMD	EIGEN

Angesichts der umfangreichen Probleme, die sich für den Warenkauf und die hieraus resultierenden Lieferbeziehungen stellen, wird der Gebrauch der nachstehenden **Checklist** empfohlen. In dieser wird versucht jene Faktoren aufzuzählen, deren Beachtung unerlässlich ist. Die hierbei angepeilte Zielstellung soll die Ablieferung der Ware am Bestimmungsort in deren Erzeugungsqualität sichern.

Soweit in der Folge die einzelnen **Lieferklauseln** Erwähnung finden, waren diese in der Vergangenheit wegen der in den einzelnen Staaten geltenden, höchst unterschiedlichen Landesrechte sowie differenzierter Handelsbräuche und deren Auslegung ständig **Ursachen von Streitfällen** in den internationalen Wirtschaftsbeziehungen.

Um die **hieraus resultierenden Probleme** weitgehend zu beseitigen, hat die Internationale Handelskammer (ICC) in Paris schon nach ihrer 1919 erfolgten Gründung im Jahre 1936, eine 1953 in Kraft gesetzte revidierte und 1967, 1976 sowie 1980 ergänzte Fassung der „Einheitlichen Regeln für die Auslegung bestimmter im internationalen Handel gebräuchlicher Lieferklauseln (Incoterms)“ herausgegeben. Mit deren Neuauflagen 1990, 2000 und 2010 wurde eine Anpassung an die vielfältigen Anforderungen des weltweiten Warenaustausches vorgenommen. Die nunmehrigen **Incoterms 2020** sehen neben deren Begrenzungen in der Anzahl, einige weitere, im Interesse der Vertragsparteien liegende Präzisierung vor, über die in Kapitel 2 Näheres ausgeführt wird.

Grundsätzlich sollten in den Kaufverträgen Regelungen für Streitfälle dergestalt vorgesehen sein, dass die Parteien sich dem Spruch eines Schiedsgerichtes unterwerfen, was in einer **Schiedsklausel** festgelegt werden sollte. Derartige Musterklauseln über die Zusammensetzung der Schiedsgerichte sind in den Länderblättern der Wirtschaftskammer Österreich zu finden. Schiedsgerichte haben gegenüber den ordentlichen Gerichten viele Vorteile zu bieten. Erstens vertreten sachkundige Experten die Parteien, wobei jede Partei ihren Schiedsrichter wählen kann, diese wählen dann den Obmann des Schiedsgerichtes aus, sofern nicht nur ein Schiedsrichter mit der Beurteilung der Materie betraut wird. Das Schiedsgericht kennt nur eine Instanz und ist daher von der Zeitdauer und von den Kosten kalkulierbar. Letztlich ist das Urteil eines Schiedsgerichtes nahezu überall exekutierbar, was einen wesentlichen Vorteil darstellt.