

# Strengere Standards beim Transport

Fruchtlogistiker im Großhandelssegment müssen sich seit 1. Januar nach QS-Richtlinien prüfen lassen

Frankfurt. Der temperaturregulierte Transport von Obst und Gemüse ist auch für spezialisierte Logistikdienstleister heikel, denn sie sind bei Schäden an der empfindlichen Fracht in der Haftung. Ein neues Prüfsiegel legt daher Qualitätsstandards fest.

Für Logistikdienstleister, die regelmäßig Transporte von Obst und Gemüse zwischen QS-Systempartnern auf Großhandelsebene durchführen, ist – nach zweijähriger Testphase auf freiwilliger Basis – seit dem 1. Januar 2015 die Teilnahme am QS-System Pflicht. QS ist ein Prüfsystem für Lebensmittel und steht für „Qualität“ und „Sicherheit“. Logistikdienstleister, die sich zertifizieren lassen möchten, müssen ein entsprechendes Audit durchführen. Verläuft die Auditierung erfolgreich, erhält das Unternehmen eine Lieferberechtigung für das QS-System. Besitzt ein Logistikunternehmen bereits ein IFS-Logistics-Zertifikat (International Featured Standards), kann es auf dessen Grundlage am System teilnehmen.

Beim Transport von Früchten und Gemüsen ist der Frachtführer besonders gefordert: „Man muss sofort

nach der Ernte mit der Kühlung der Produkte beginnen und die kälteliebenden und kälteempfindlichen Früchte bei der jeweils idealen Transporttemperatur fahren“, sagt Stephan Rötzer, Gründer und Inhaber von San Lucar, dessen Unternehmen weltweit Obst und Gemüse anbaut und vertreibt. Trauben, Kirschen, Erdbeeren, Broccoli und Eisbergsalat würden mit 2 bis 4 Grad Celsius ideal transportiert, während Gurken und Tomaten nicht unter 6 bis 7 Grad Celsius gefahren werden sollten.

„Bei nachreifenden Früchten wie Äpfeln oder Tomaten entsteht während des Reifeprozesses das Reifegas Ethylen, das entscheidenden Einfluss auf den Alterungsprozess nicht nur der Frucht selbst, sondern auch auf viele in der Nähe gelagerte Produkte hat“, so Rötzer am deutschen Firmensitz in Ettlingen. „Dieser Prozess lässt sich nicht verhindern, aber mit der richtigen Lager- und Transporttemperatur verlangsamen.“ Durch Fehler in der geschlossenen Kühlkette können Frostschä-

den, Verderb, Vitamin- und Aromaverlust, übermäßige Reifung, Welkung, Austrocknung oder eine verringerte Haltbarkeit eintreten, sodass die Vermarktungsdauer verkürzt wird.

„Die Schwierigkeiten mit dem EHEC-Erreger vor drei Jahren haben den Wirtschaftsbeteiligten gezeigt, wie wichtig transparente Prozesse auch in der Logistik sind“, sagt Wil-

fried Kamphausen, bei QS in Bonn zuständig für die Systemkette Obst, Gemüse, Kartoffeln. „Bei der Entwicklung des Standards war besonders wichtig, dass das Audit

auch für kleinere Unternehmen mit wenigen Beschäftigten machbar ist.“ Die Anforderungen sind speziell auf die Produktgruppe Obst und Gemüse zugeschnitten. 40 Kriterien, in einem Leitfaden zusammengefasst, decken alle relevanten Bereiche ab. Auch die kurzfristige Lagerung der Ware ist dabei berücksichtigt. „Die Qualitätssicherung erfolgt im Wesentlichen durch das Erfüllen von Hygienestandards, das Einhalten und Kontrollieren der notwendigen Temperaturen

im Wagen und im Lager sowie durch das Transparentmachen des Warenflusses“, sagt Kamphausen. „Insbesondere das Personal muss in diesen Dingen besonders geschult werden.“ Der Standard sei auch hilfreich, die gesetzlichen Bestimmungen zur vorgeschriebenen betrieblichen Eigenkontrolle einzuhalten und zu dokumentieren.

Der gesetzliche Rahmen für die Haftung des Frachtführers bei Landverkehren ergibt sich aus §§ 525, 431 Handelsgesetzbuch (HGB), ist jedoch höhenmäßig begrenzt. „Wenn die Ware Schaden nimmt, haftet der für die Beförderung Verantwortliche auf einen Betrag von 8,33 Sonderziehungsrechten für jedes Kilogramm des Rohgewichts des Gutes“, erläutert Rechtsanwältin Kay Stolle aus Düsseldorf.

Dies gelte für nationale ebenso wie für internationale Straßentransporte. Sonderziehungsrechte (SZR) sind eine Recheneinheit des Internationalen Währungsfonds; 1 SZR entspricht derzeit 1,1643 Euro. Für Seefracht und Luftfracht gelten globale rechtliche Standards: das Warschauer Abkommen für die Luft- und die Haag-Visby-Regeln für die Seefracht.

Fortsetzung auf Seite 58

Fortsetzung von Seite 56

„Bei Lieferfristüberschreitungen ist die Haftung des Frachtführers wegen Überschreitung auf den dreifachen Betrag der Fracht begrenzt, so § 431 Absatz 3 HGB für den nationalen Transport“, sagt Fachanwalt Stolle. „Ein Schaden kann beispielsweise der entgangene Gewinn durch Produktionsausfall, verkürzte Vermarktungsdauer, Verlust von Kunden oder ein Preisverfall sein.“

International sei bei Lieferfristüberschreitung die Haftung nach Artikel 23 Absatz 5 CMR, also der Internationalen Vereinbarung über Beförderungsverträge auf Straßen, auf die einfache Höhe der gezahlten Fracht begrenzt.

Sämtliche Haftungsgrenzen finden jedoch keine Anwendung, wenn der Frachtführer vorsätzlich oder leichtfertig gehandelt hat, zum Beispiel wenn ein Fahrzeug mit defekter Kühlung bei Außentemperaturen von 30 Grad Celsius eingesetzt wird (Urteil des OLG München vom 22.03.2006, 7U 5212/05).

Der Transporteur haftet allerdings nicht, wenn der Auftraggeber die Fracht mangelhaft verpackt oder nicht ordnungsgemäß vorgekühlt hat. Eine Haftungsbegrenzung ist durch entsprechende Klauseln in den Allgemeinen Geschäftsbedingungen des Frachtführers unter bestimmten Voraussetzungen möglich. Auch kann er auf die Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen (ADSp) mit ihren weitreichenden Haftungsbegrenzungen verweisen.

Anja Falkenstein/lz 05-15

Artikel erschienen in Lebensmittel Zeitung, Ausgabe 5/2015, S. 56/58