



# WHITEPAPER

## Transport & Logistik



Stand:  
Juni 2023

QR-Code scannen und immer  
auf dem aktuellen Stand sein

## We make the world yours

*Jetzt mit unserem Insiderwissen die Welt  
der Logistik besser verstehen*

## Liebe Leserinnen und Leser,

wir freuen uns, Ihnen unser Whitepaper zu den Themen Transport und Logistik präsentieren zu dürfen.

Mit diesem Handout möchten wir Ihnen einen exklusiven Einblick in das Insiderwissen der Logistik- und Transportbranche geben. Egal, ob Sie bereits Erfahrung in der Branche haben, Ihr Wissen erweitern möchten oder einfach nur neugierig sind – wir hoffen, dass Sie in dieser Broschüre spannende und wertvolle Informationen finden werden.

Für weitere Fragen und Anregungen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Wir wünschen Ihnen viel Vergnügen beim Lesen.

Mit freundlichen Grüßen

Ihr **ITC** LOGISTIC-Team

## Unser Whitepaper ist eine „lebendige“ Broschüre, die ständig aktualisiert und erweitert werden soll.

Wenn Sie möchten, können Sie uns gerne Ihre E-Mail-Adresse hinterlassen, um über Updates auf dem Laufenden gehalten zu werden. Wir werden Sie dann immer benachrichtigen, sobald eine neue Version des Whitepapers zum Download zur Verfügung steht.

**Wir sind immer offen für Ihr Feedback und Ihre Anregungen**, um sicherzustellen, dass unser Whitepaper für Sie von größtem Nutzen ist. Zögern Sie nicht, uns über den QR-Code rechts Ihre Fragen, Anmerkungen oder Kritik mitzuteilen.


Wir freuen uns auf Ihre zahlreichen Rückmeldungen!



# INHALTSVERZEICHNIS

*Klick mich!* →

<b>1. LKW-Verkehr</b> . . . . .	<b>4</b>
1.1 Standard und weitere LKW-Arten . . . . .	19
<b>2. Seefracht</b> . . . . .	<b>32</b>
2.1 Bill of Lading und Übernahmedokumente . . . . .	40
2.2 Maximalgrößen für die Kanalpassagen . . . . .	47
2.3 Containerschiffsgenerationen und Containergrößen . . . . .	50
<b>3. Luftfracht</b> . . . . .	<b>52</b>
<b>4. Lagerlogistik</b> . . . . .	<b>64</b>
4.1 Lagerarten . . . . .	72
<b>5. ADR / Gefahrgut</b> . . . . .	<b>76</b>
5.1 Gefahrgutklassen . . . . .	79
<b>6. Verzollung</b> . . . . .	<b>92</b>
6.1 Wichtige Dokumente . . . . .	104

 Schlagwortsuche: **STR+F**

# 1



## LKW-VERKEHR

***LKW-Verkehr bezeichnet den Transport von Waren und Gütern auf der Straße mit Lastkraftwagen (LKW).***

Hierbei werden die Waren als Ganzes, als Schüttgut, auf Paletten oder als Stückgut auf den LKW verladen und transportiert. Auch die Verladung von Seecontainern für den Weitertransport über Land fällt unter den LKW-Verkehr.

Der LKW-Verkehr ist eine wichtige Transportmethode, insbesondere für den regionalen und nationalen Güterverkehr. Er ist besonders flexibel und kann schnell auf veränderten Forderungen reagieren. Zudem bietet er auch die Möglichkeit, Waren direkt an den Empfänger zu liefern und kann somit auch in der Just-in-Time-Produktion eingesetzt werden.

Allerdings ist der LKW-Verkehr auch von den Bedingungen auf den Straßen abhängig, wie beispielsweise von Verkehrs- oder Witterungsbedingungen. Zudem ist er im Vergleich zu anderen Transportmethoden wie dem Schienenverkehr oder der Binnenschifffahrt weniger umweltfreundlich und kann zu Verkehrsbelastungen in Ballungsgebieten führen.

## ADSP

ADSp steht für die Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen. Diese Bedingungen werden als allgemeine Geschäftsbedingungen betrachtet und sind eine gemeinsame Empfehlung von Verbänden aus der verladenden Wirtschaft und Speditionen.

Die ADSp haben die Funktion, den Interessen aller Parteien gerecht zu werden, indem sie den Unternehmen aus der Handels-, Industrie-, Verkehrs- und Speditionsbranche eine Art Vertragsordnung zur Verfügung stellen. Damit ersetzen sie die einst geltenden Deutschen Transport- und Logistikbedingungen (DTLB) sowie die Vertragsbedingungen für den Güterkraftverkehrs-, Speditions- und Logistikunternehmer (VBGL).

Die ADSp werden angewendet, wenn ein Verkehrsvertrag zwischen Spediteur und Auftraggeber abgeschlossen wurde und der Spediteur eine speditionsübliche Tätigkeit übernimmt. Da sich das Berufsbild eines Spediteurs ständig ändert, wird von einem dynamischen Anwendungsbereich der ADSp ausgegangen.

In den aktuell geltenden ADSp 2017 sind Regelungen zu Standgeld, Lagerhaftung und Zahlungszielen enthalten, um nur einige Beispiele zu nennen.

[Wenn Sie einen Blick in die ADSp 2017 werfen möchten, klicken Sie hier.](#)

## ABSENDER/VERSENDER

Der Absender ist der Auftraggeber und Frachtzahler für den Transport und schließt einen Frachtvertrag mit dem Transportunternehmer ab. Der Versender ist der Auftraggeber des Speditionsvertrags.

Der Hauptunterschied besteht darin, dass der Absender speziell für den Transport verantwortlich ist und einen Vertrag mit dem Transportunternehmer abschließt, während der Versender den Speditionsvertrag abschließt, der möglicherweise auch den Transport umfasst, aber auch andere Dienstleistungen wie Verpackung und Lagerung umfassen kann.



## ADR / GEFAHRENGUT

Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (Europäisches Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße).

Mehr dazu ab S. 46.

## AGB

Allgemeine Geschäftsbedingungen.

## AUFLIEGER

Ein Auflieger ist ein Transportfahrzeug, das hinter einer Zugmaschine gekoppelt wird. Im Gegensatz zum Motorwagen, der die Ladefläche auf ihrem eigenen Chassis trägt, wird die Ladefläche beim Auflieger von einem eigenen Chassis getragen und über eine Kupplung an der Zugmaschine befestigt.

Auflieger können in verschiedenen Größen und Ausführungen gebaut werden und sind in der Regel für den Transport von Gütern auf Straßen und Autobahnen vorgesehen.

# Wir lieben einfach was wir tun

LKW fahren - Tag und Nacht, groß und klein - so oft Sie wollen und wann sie wollen



## Jetzt anfragen!



- Standard LKW
- Sperrgut + Schwergut
- Empfindliche Ware
- Express
- Sicherheitstransporte
- Lieferung bis Verwendungsort
- Spezial LKW

### ITC Teil- & Komplettpartien!

Tel.: +49 2154 815-774

Tel.: +49 2154 815-642

[charter@itc-logistic.com](mailto:charter@itc-logistic.com)

## AUSLASTUNG

Die Auslastung eines LKWs gibt an, wie viel der verfügbaren Ladekapazität des Fahrzeugs tatsächlich genutzt wird. Wenn beispielsweise ein LKW eine maximale Ladekapazität von 20 Tonnen hat und eine Ladung von 15 Tonnen transportiert, beträgt die Auslastung des LKWs 75%.

Die Auslastung von LKWs ist ein wichtiger Faktor in der Transportlogistik, da sie die Effizienz des Transports und die Kosten beeinflusst. Eine hohe Auslastung kann zu niedrigeren Transportkosten pro Ladungseinheit führen, während eine niedrige Auslastung die Kosten erhöhen kann. Daher ist es wichtig, die Auslastung der LKWs zu maximieren, indem man die Ladungen optimal plant und verteilt.

## AUSSCHREIBUNG

Eine Ausschreibung ist ein formeller Prozess, bei dem öffentlich und schriftlich Angebote für Lieferungen oder Leistungen angefragt werden. In der Transportlogistik sind Ausschreibungen oft sehr aufwendig und erfordern viel Arbeit. Aus diesem Grund werden fast alle Ausschreibungen mithilfe von IT-Systemen durchgeführt.

## AVIS

Das Avis ist eine Vorabmitteilung über die geschätzte Ankunftszeit einer Lieferung in der Logistik. Es ermöglicht dem Empfänger, die notwendigen Vorbereitungen für die Annahme der Lieferung zu treffen. Das Avis enthält Informationen wie die enthaltenen Artikel, das Volumen der Sendung und die Art des Transportmittels.

## BEFÖRDERUNGSVERTRAG

Ein Beförderungsvertrag ist ein rechtlicher Vertrag zwischen einem Transportunternehmen und einem Versender oder Empfänger von Gütern.

Der Vertrag regelt die Bedingungen für den Transport, einschließlich der Haftung des Transportunternehmens für Schäden oder Verluste während des Transports und kann schriftlich oder mündlich vereinbart werden.

Details wie der genaue Zeitplan, der Transportweg und die Bedingungen für die Abholung und Lieferung der Güter sind im Vertrag enthalten.



## BEILADUNG

Speditionen nutzen Beiladungen durch andere Spediteure, um Restkapazitäten von Verkehrsträgern zu nutzen und die Auslastung während eines Transports zu optimieren. Beiladung macht nur einen kleinen Teil der Ladung aus und wird entlang der vorgegebenen Transportroute aufgenommen und ausgeliefert.

Der effizientere Laderaumnutzung durch Beiladung entlastet Verkehr und Umwelt und reduziert Kosten sowie CO2-Ausstoß. Im Straßengütertransport ist Beiladung im Vergleich zu einem separaten Transport mit eigenem Fahrzeug eine effiziente Alternative.



## CARGO

Cargo ist ein Begriff aus der englischen Sprache und bezeichnet Transportgut, Frachtgut oder Ladung, welches gegen Entgelt durch einen Frachtführer befördert wird. Cargo umfasst ausschließlich das eigentliche Frachtgut, nicht jedoch die Transportmittel oder Hilfsmittel wie beispielsweise Paletten oder Gitterboxen.

## CHARTER

Charter bezeichnet die Anmietung eines vollständigen Flugzeugs, Schiffes, Zuges oder Lastwagens für den Transport von Waren.



# VOLL ODER NICHT VOLL

Das ist hier die Frage!

## FTL

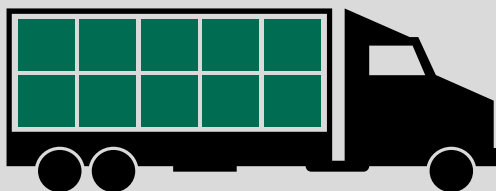
**Full Truck Load (FTL)** bedeutet, dass ein ganzer Lastwagen für den Transport von Gütern verwendet wird. Bei Less Than Truckload (LTL) werden nur Teile des Lastwagens genutzt, um mehrere Bestellungen zu verschiedenen Zielen zu bringen. FTL wird oft für große oder schwere Güter verwendet und kommt schneller am Ziel an, da keine Zwischenstopps gemacht werden.


Unternehmen, Einzelpersonen oder Organisationen können FTL nutzen, wenn sie viele Waren transportieren müssen, und die Kosten hängen von verschiedenen Faktoren ab, wie zum Beispiel der Entfernung, der Größe und dem Gewicht der Ladung, sowie der Art des Lastwagens, der genutzt wird.

## LTL

**Less Than A Truck Load (LTL)** ist eine Art des Transports, bei dem ein Lastwagen für den Transport von mehreren Bestellungen genutzt wird, die an verschiedene Ziele geliefert werden. Hier wird die Ladung aufgeteilt und mit anderen Bestellungen kombiniert, um den verfügbaren Platz des Lastwagens zu nutzen. Jede Bestellung wird dann an ihren individuellen Zielort geliefert, normalerweise mit mehreren Zwischenstopps unterwegs.

Unternehmen oder Einzelpersonen können LTL nutzen, um Kosten zu sparen, indem sie nur für den Platz zahlen, den ihre Lieferung im LKW einnimmt, und nicht für den ganzen Lastwagen. Die Kosten für LTL hängen von verschiedenen Faktoren ab, wie zum Beispiel der Entfernung, dem Gewicht und der Größe der Ladung sowie der Anzahl der Zwischenstopps, die gemacht werden müssen.



 Ihre Ladung



    Ladung anderer

**Beförderungsauftrag für den nationalen und internationalen Straßengüterverkehr (HGB/CMR)**



1

ITC REFERENZ

Unsere Referenz ist zu verwenden. Ihre Referenz anzugeben

Bitte **neutrale CMR-Frachtbriefe verwenden**. **Frachtführer ist die ITC Logistic Ges.mbH, Willich**

2

<b>AN (UNTERNEHMER)</b>	<b>VON</b>
<input type="text"/>	ITC Logistic Ges.mbH Linsellesstraße 97 D-47877 Willich-Schiefbahn UST-ID: <b>DE 120 495 525</b>

10

3

IHR ANSPRECHPARTNER BEI DER **ITC Logistic Ges.mbH**

4

<b>LADESTELLE</b>	<b>ENTLADESTELLE</b>
<input type="text"/>	<input type="text"/>

11

5

**LADEDATUM**  **ENTLADEDATUM**

12

6

ZEICHEN / NR.	ANZAHL	VERPACKUNG	INHALT (Produktbeschreibung)	GEWICHT	MAßE (L/B/H)

7

<b>GEFAHRGUT (ADR)</b>	<b>LKW KENNZEICHEN</b>
Sendung beinhaltet Gefahrgut <input type="checkbox"/> JA <input type="checkbox"/> NEIN Gefahrgut Kennzeichnung <b>UN-Nummer</b> Gefahrgutklasse <b>Klasse</b> ADR Verpackungsgruppe <b>Verp. Gruppe</b>	LKW TYP WARENWERT VERPLOMBBAR <input type="checkbox"/> JA <input type="checkbox"/> NEIN PACKMITTELTAAUSCH <input type="checkbox"/> JA <input type="checkbox"/> NEIN

13

8

**VEREINBARTER FRACHTPREIS (inkl. Maut / zzgl. MwSt.)**  **EUR**

9

**BESONDERHEITEN**

seit 1975  
Qualität im Mittelstand

ITC Logistic Ges. mbH  
August-Horch-Straße 7a  
56270 Koblenz  
☎ +49 2154 815-5  
☎ +49 2154 815-999  
✉ info@itc-logistic.com

Commerzbank AG  
IBAN: DE93310400150162096200  
BIC: COBADE3310  
Deutsche Bank AG  
IBAN: DE431070010716716600  
BIC: DEUTDE3310

UST-ID: DE 120 495 525  
GF: Frau Helena Peters  
Koblenz HRB 24523

ITC Group  
Deutschland  
Linsellesstr. 97 | 47877 Willich (Düsseldorf)  
Körnerhofweg 64 | 41199 Mönchengladbach  
Gutenbergweg 4 | 40699 Erkrath (Düsseldorf)  
Markgräbinger Str. 36 | 71701 Schöberlingen (Stuttgart)

Rumänien  
Brasov, Bucharest,  
Timisoara, Cluj Napoca  
Italien  
Benei, Verona, Rom

www.itc-logistic.de

# CMR

CMR steht für „Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route“ und bezeichnet ein internationales Abkommen für grenzüberschreitende Straßentransporte.

Es regelt die Bedingungen für Beförderungsverträge, die Haftung bei Verlust oder Beschädigung des Transportguts sowie die Reklamationen und die Haftung von aufeinanderfolgenden Frachtführern. Das Abkommen wurde 1956 von zehn Staaten unter Federführung der UN ins Leben gerufen und wurde mittlerweile von allen europäischen Staaten sowie einigen Staaten in Zentralasien und dem mittleren Osten unterzeichnet.

CMR gilt ausschließlich für die Verladung von Straßenfahrzeugen und nicht für Container oder Wechsellaufbauten. Zur Abwicklung der Transporte wird ein standardisierter CMR-Frachtbrief verwendet, der bei grenzüberschreitenden Transporten Pflicht ist, aber auch bei nationalen Transporten häufig genutzt wird. Mit der zunehmenden Digitalisierung des Transportmarktes wird der Frachtbrief auch als e-CMR bezeichnet.

- |                    |                      |
|--------------------|----------------------|
| 1 Referenznummer   | 8 Frachtpreis        |
| 2 Adressat         | 9 Besonderheiten     |
| 3 Ansprechpartner  | 10 Frachtführer      |
| 4 Ladestelle       | 11 Entladestelle     |
| 5 Ladedatum        | 12 Entladedatum      |
| 6 Inhalt           | 13 LKW Informationen |
| 7 Gefahrgutangaben |                      |

## CITY LOGISTIK

Die City-Logistik hat das Ziel, den innerstädtischen Verkehr zu entlasten, indem sie Güterverkehre bündelt. Hierfür ist eine Dispositions- und Kommunikationszentrale erforderlich, die die Güterversorgung der Innenstadt koordiniert und die verschiedenen Verkehrsunternehmen zusammenführt.

Durch eine optimierte Versorgung der Innenstädte können Waren zunächst in einem Güterverkehrszentrum gebündelt werden, das idealerweise in unmittelbarer Nähe zur Stadt liegt. Von dort aus werden die Güter mit kleinen, wendigen und schadstoffarmen Fahrzeugen in die Innenstadt befördert.

Der Warenstrom vom Versender über den Spediteur bis hin zum Empfänger muss hierbei effizient vorgeplant und koordiniert werden.

## CROSS DOCKING

Umschlag von Waren direkt von einem LKW in dem anderen.



## DIESELFLOATER

Der Dieselfloater ist ein anpassungsfähiger Kraftstoffzuschlag, der sich automatisch an die Entwicklung des Kraftstoffpreises anpasst. Seine alleinige Aufgabe besteht darin, den schwankenden Preisen entgegenzuwirken. Denn für Speditionen und Flottenmanager stellen die erheblichen Kostenschwankungen beim Diesel ein Problem dar: Der Kraftstoff wird dadurch zu einem unkalkulierbaren Kostenfaktor. Oft legen die Transportdienstleister den Preis fest, der sich nach dem aktuellen Treibstoffpreis richtet. Der Dieselfloater wird schließlich zwischen dem Transportdienstleister und seinem Kunden vereinbart. Auf der Speditionsrechnung ist er oft als eigener Posten ausgewiesen.



## DISPONENT\*IN

Eine Disponent\*in in der Logistik ist für die Organisation, Koordination und Überwachung der Tourenplanung der Fahrzeugflotte einer Spedition zuständig. Er ist der direkte Ansprechpartner für Fahrer und realisiert die Einteilung und Vorplanung ihrer Tour. Eine Disposition im Bereich der Wirtschaft ist eine Organisationseinheit, die für den termingerechten und mengengerechten Warenbezug verantwortlich ist.

# GEFAHRGUT

## *auf Reisen*

**Gefahrgut** sind Stoffe und Gegenstände mit natürlichen, physikalischen oder chemischen Eigenschaften, die beim Transport eine Gefahr darstellen können.

Sprengstoffe, Gase, giftige Stoffe und Chemikalien gehören zu den bekanntesten Gefahrgütern. Für den Transport dieser Stoffe gelten spezielle Regeln im Gefahrguttransport.

Beim **Gefahrguttransport** müssen bestimmte Vorschriften eingehalten werden, wie z.B. die Kennzeichnung der Transportladung durch eine Gefahren- tafel oder Zettel.

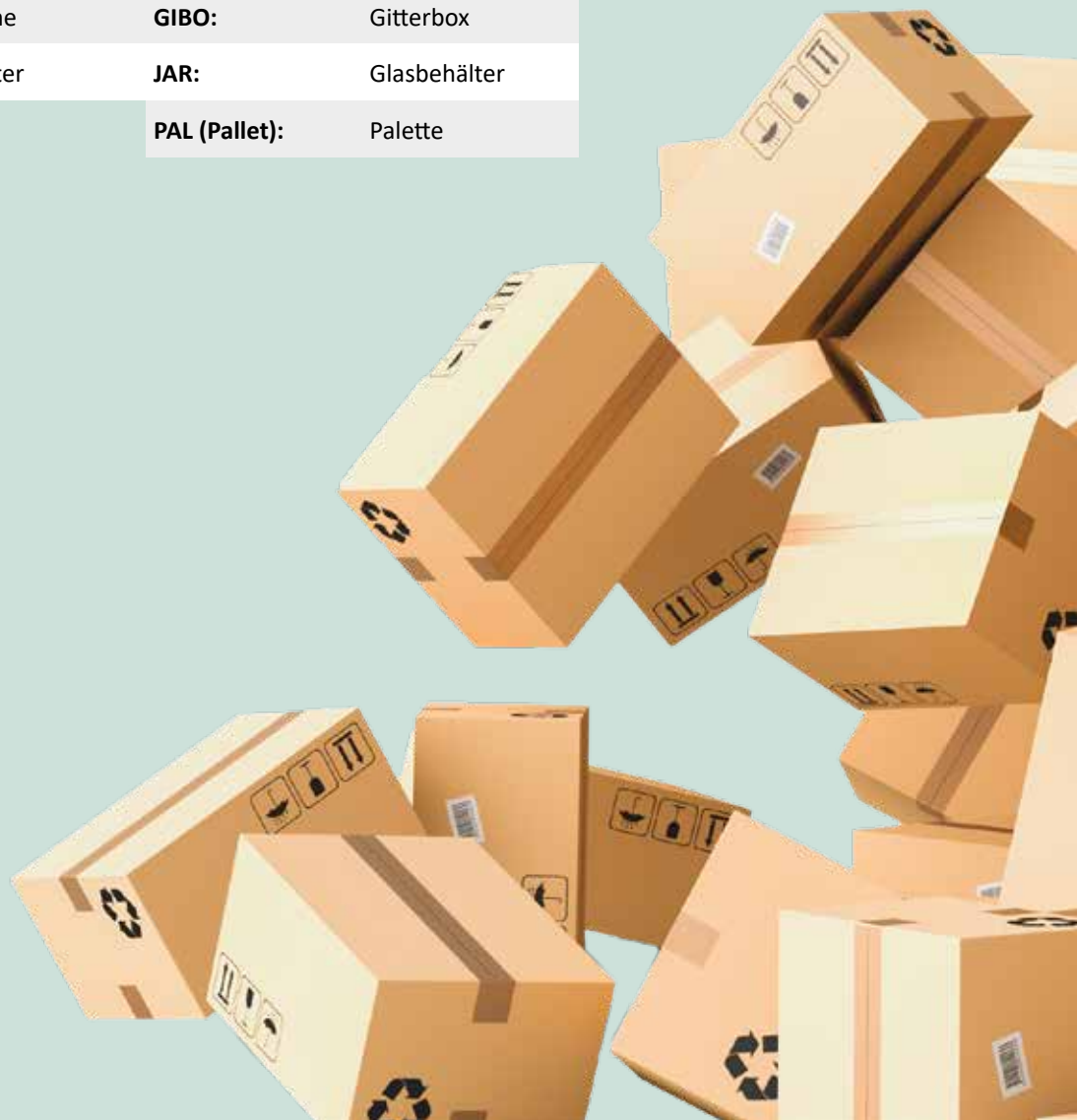
Im Falle eines Unfalls ermöglichen diese Vorschriften eine schnelle Reaktion der Rettungskräfte. Die Rechtsgrundlagen für nationale Gefahrguttransporte sind im Gefahrgutbeförderungsgesetz festgelegt. Für den nationalen und internationalen Verkehr gelten entsprechende Vorschriften, die auf die Merkmale der jeweiligen Verkehrsträger abgestimmt sind.

Das europaweite ADR-Abkommen enthält Vorschriften für den Straßenverkehr bezüglich Verpackung, Ladungssicherung und Kennzeichnung von Gefahrgut.

**Mehr zu Gefahrgut erfahren sie im Abschnitt ADR / Gefahrgut**

# VERPACKUNGSARTEN

<b>BAG:</b>	Beutel	<b>CRT (Crate):</b>	Kiste
<b>BB (Bulk Bag):</b>	Big Bag	<b>CTN (Carton):</b>	Karton
<b>BIN:</b>	Behälter	<b>DRUM:</b>	Fass
<b>BOX:</b>	Box	<b>EUR (Pallet):</b>	Europalette
<b>BTL (Bottle):</b>	Flasche	<b>GIBO:</b>	Gitterbox
<b>CAN (Canister):</b>	Kanister	<b>JAR:</b>	Glasbehälter
		<b>PAL (Pallet):</b>	Palette



## EMFPÄNGER

Ein Empfänger ist eine Person oder ein Unternehmen, das Waren oder Güter erhält. Der Transportdienstleister transportiert die Sendung bis zum Empfänger, der im Speditionsauftrag oder Transportdokument aufgeführt ist. Der Empfänger ist der Anlieferungspunkt der Ware und das Gegenteil des Absender.

## ENTLADESTELLE

Die Entladestelle im Transportwesen ist der Ort, an dem das transportierte Gut entladen wird, meist ein Lager oder ein Teil eines Firmengebäudes. Je nach Größe, Beschaffenheit und Gewicht des Gutes werden Umschlageneinrichtungen wie Laderampen, Krane, Füllstützen und Förderanlagen genutzt.

## ETA

Estimated Time of Arrival (geschätzte Ankunftszeit).

## ETD

Estimated Time of Departure (geschätzte Abfahrtszeit).



## FIXKOSTENSPEDITION

Eine Fixkostenspedition befördert Güter zum Fixkostenpreis, der Frachtkosten und Spediteurvergütung einschließt. Sie organisiert und führt den Transport als Frachtführer durch und haftet dementsprechend auch für Schäden.

Sie nutzt eigene oder gemietete Transportmittel oder beauftragt einen Frachtführer. Diese Speditionsform ist gängig und im §459 HGB beschrieben.

## FIXTERMIN

Ein Fixtermin ist ein vertraglich vereinbarter fester Zeitpunkt für die Be- oder Entladung von Gütern, der vor allem dem Zeitfenstermanagement von Transportunternehmen dient. Der Begriff ersetzt den veralteten „Termingut“ und ist Bestandteil des „Fixgeschäfts“.

Ein Fixtermin ist verbindlich und wer ihn nicht einhalten kann, trägt das Risiko. Fixtermine werden meistens nur für die Entladung vereinbart und geben an, bis wann die Ware spätestens beim Kunden sein muss. Eine Lieferung vor dem Termin gilt als eingehalten, jedoch kann eine frühere Lieferung aus verschiedenen Gründen nicht immer möglich sein.



## GEBINDE

Ein Gebinde stellt beim Transport entweder eine Wareneinheit oder eine Verpackungseinheit dar. Es kann auch vorkommen, dass gleiche oder verschiedene Waren zu einem Gebinde zusammengefasst werden.

## GLIEDERZUG

Ein Gliederzug, auch Hängerzug genannt, besteht aus einer Zugmaschine und einem oder mehreren Anhängern, die über eine Gelenkverbindung miteinander verbunden sind. Dank dieser Verbindung kann der Zug enge Kurven fahren und engere Straßen befahren als ein LKW mit einem starren Anhänger.

Der Gliederzug wird oft für den Transport großer Gütermengen eingesetzt, da er eine größere Ladekapazität bietet als ein normaler LKW. Die Zugmaschine des Gliederzugs hat eine hohe Leistung und kann schwere Lasten auf der Straße ziehen. In einigen Ländern gibt es Einschränkungen hinsichtlich der Größe und des Gewichts des Gliederzugs und er darf nur zu bestimmten Zeiten und auf bestimmten Straßen fahren.

In anderen Ländern gibt es spezielle Autobahnen, die für den Gliederzugverkehr ausgelegt sind, um schnelle und effiziente Transporte auf großen Entfernungen zu ermöglichen.



## GPS

Ein **Global Positioning System** (GPS) wird in der Logistik verwendet, um die genaue Position von Transportfahrzeugen, Waren und Gütern zu bestimmen und zu verfolgen. Dies hilft bei der Überwachung von Lieferungen und der Verfolgung des Fortschritts von Transporten in Echtzeit.

Durch den Einsatz von GPS kann die Effizienz von Logistikprozessen verbessert werden, da es möglich ist, Routen zu optimieren, Lieferungen schneller zu planen und Kunden über den Status ihrer Bestellungen auf dem Laufenden zu halten.

## GVZ

Ein **Güterverkehrszentrum** (GVZ), auch bekannt als **Hauptumschlagsplatz** (HUP), ist die Verknüpfungsstelle zwischen dem Güternahverkehr und dem Güterfernverkehr, an der verschiedene Speditionen ihre Waren sammeln, sortieren und koordinieren lassen.

Im GVZ treffen oft unterschiedliche Verkehrsträger zusammen, um ihre Waren abzuladen und neu zusammenzustellen. Die Betreiber wählen das optimale Transportmittel aus und können auch Aspekte der City-Logistik realisieren, um den Güterverkehr im Innenstadtbereich zu entlasten und Transportkosten zu senken.

# Verteilt euch bei Nacht



## über ganz Europa!

- Stückgut
- Sammelgut
- Express
- Gefahrgut/ADR
- Verzollung
- Sicherheitstransporte



Tel.: +49 2154 815-688



[itc-logistic.de/jetzt-anfragen/landverkehre](https://itc-logistic.de/jetzt-anfragen/landverkehre)



## IMPORT

Im Transportwesen bezieht sich der Import auf den Prozess der Überführung von Waren oder Gütern aus dem Ausland in das Inland. Hierbei müssen alle notwendigen Schritte unternommen werden, um die Produkte vom Herkunftsland in das Bestimmungsland zu bringen. Dies umfasst in der Regel den Transport per Schiff, Flugzeug oder LKW, aber auch die erforderlichen Zollformalitäten und Dokumentationen, um die Waren in das Land einführen zu können.

Unternehmen oder Privatpersonen, die Waren importieren möchten, müssen sich mit den lokalen Vorschriften, Gesetzen und Regulierungen vertraut machen, um sicherzustellen, dass sie alle Anforderungen erfüllen und mögliche Strafen vermeiden. Dazu gehört auch die Kenntnis von Handelsabkommen und Zolltarifen, um die Kosten zu kalkulieren und die richtigen Entscheidungen zu treffen.

Der Import spielt eine wichtige Rolle für die Wirtschaft, da er dazu beitragen kann, den Bedarf an bestimmten Produkten oder Dienstleistungen im Inland zu decken und das Angebot zu erweitern. Durch den Import können Unternehmen auch neue Märkte erschließen und den Wettbewerb auf dem lokalen Markt stärken.

# 1.1 Standard und weitere LKW-Arten



## Planen-LKW / Tautliner

Länge: 13,60 m  
Breite: 2,45 m  
Höhe: 3,00 m  
34 Europaletten-Plätze  
Ladefähigkeit 24 t



## Koffer-LKW

Länge: 13,60 m  
Breite: 2,48 m  
Höhe: 2,65 m  
33 Europaletten-Plätze  
Ladefähigkeit 23,5 t



## Mega-Trailer

Länge: 13,60 m  
Breite: 2,45 m  
Höhe: 3,00 m  
34 Europaletten-Plätze  
Ladefähigkeit 24 t



## Jumbo-Trailer

Länge: 8,15 + 7,30 m  
Breite: 2,50 m  
Höhe: 3,00 m  
Ladefähigkeit: 120m<sup>3</sup>  
38 Europaletten-Plätze  
Ladefähigkeit 24 t



## Motorwagen + Anhänger

Länge: 7,60 + 7,60 m  
Breite: 2,45 m  
Höhe: 3,00 m  
38 Europaletten-Plätze  
Ladefähigkeit 24 t



## Kühl- / Frigo-LKW

Länge: 13,60 m  
Breite: 2,48 m  
Höhe: 2,60 - 2,70 m  
Temperaturbereich zwischen -20° und +25°  
33 Europaletten-Plätze  
Ladefähigkeit 23 t



## 7,5t - LKW

Länge: 7,00 m  
Breite: 2,45 m  
Höhe: 2,20 m  
17 Europaletten-Plätze



## ITC-Sprinter

Länge: 4,20 m  
Breite: 1,40 m  
Höhe: 1,80 m

## INLANDVERKEHR

Nicht grenzüberschreitender Verkehr. Das Pendant ist der internationale Verkehr.

## INTERMODALER VERKEHR

Ein Transport, der zwei oder mehr Verkehrsträger nutzt, wird als intermodaler oder multimodaler Verkehr bezeichnet. Hierbei werden die transportierten Güter nicht umgeschlagen, sondern nur die Ladeinheit wird gewechselt. Container und Wechselbrücken sind häufig genutzte Ladeeinheiten.

Wenn ein LKW auf der Bahn weiterbefördert wird, spricht man von Huckepackverkehr. Durch die Standardisierung von Containern hat sich der Fokus auf die gesamte Transportkette verschoben. Dies ermöglicht es, dass Güter beim Wechsel der Verkehrsträger losgelöst und umgeschlagen werden können.

Beim kombinierten Verkehr erfolgt der Hauptlauf auf Schiene oder Schiff und der Vor- und Nachlauf auf der Straße. Der intermodale Verkehr wird genutzt, um die Umweltbelastung zu senken und die Straßen zu entlasten. Dabei sollen die Vorteile der verschiedenen Verkehrsträger optimal genutzt werden.

Jeder Verkehrsträger hat Vor- und Nachteile: Schiffe können große Mengen transportieren, benötigen aber viel Energie und haben eine schlechte CO<sub>2</sub>-Bilanz. LKWs sind flexibel, aber belasten den Straßenverkehr und sind anfällig für Unfälle. Die Eisenbahn ist energiesparend, aber an ein dichtes Schienennetz gebunden. Flugzeuge sind schnell, aber ihre Luftfracht unterliegt zeitaufwändigen Kontrollen und das Volumen ist beschränkt.



## HUB AND SPOKE SYSTEM

Das Hub and Spoke System besteht aus einem zentralen Umschlagspunkt, auf den alle Güter kleinerer Umschlagspunkte zulaufen und von dort aus auf die Zielregionen verteilt werden.

Das System minimiert die Transportkosten durch weniger Fahrten pro Tag und die Vermeidung von Leerfahrten und hilft dabei, Beförderungsfristen einzuhalten. Im Gegensatz zum Raster-System bestehen beim Hub and Spoke System keine Verkehrsverbindungen von jedem Punkt zu jedem Punkt des Verkehrsnetzes.

## JUMBO LKW

Ein Jumbo-LKW ist ein Lastkraftwagen mit einer besonders großen Ladeeinheit von 100 m<sup>3</sup> oder mehr. Er wird vor allem für Güter mit großem Volumen wie Dämm- oder Verpackungsmaterial eingesetzt.

Auch in der Automobilindustrie, wo eine Durchladehöhe von mindestens 3 Metern erforderlich ist, kommen Jumbo-LKW häufig zum Einsatz. Eine größere Durchladehöhe kann durch ein Hubdach zur Be- und Entladung erreicht werden. Gemäß der Straßenverkehrszulassungsordnung und der EU-Richtlinie darf die zulässige Gesamthöhe eines LKW maximal 4 Meter betragen. Um die Höhe im Vergleich zu einem normalen LKW auszugleichen, verfügt der Jumbo-LKW über eine tiefer liegende Ladefläche.





## KABOTAGE

Kabotage bezeichnet das Recht ausländischer Verkehrsunternehmen, in den Ländern der EU Transportdienstleistungen durchzuführen. Dieser Kabotage-Verkehr unterliegt jedoch bestimmten Regeln, um nationale Unternehmen vor Billigkonkurrenz zu schützen.

Nach einer beladenen grenzüberschreitenden Beförderung und Entladung darf ein Unternehmen drei Kabotage-Lieferungen innerhalb von sieben Tagen durchführen. Danach muss der LKW in sein Heimatland zurückkehren oder in das Land, in dem die ausführende Spedition sitzt.

## KEP

KEP ist eine Abkürzung für **Kurier-, Express- und Paketdienstleistungen**. Diese Dienstleistungen umfassen den Transport von Sendungen in der Regel auf dem Landweg, Luftweg oder Seeweg. KEP-Dienstleistungen werden von spezialisierten Unternehmen angeboten und umfassen unter anderem die Abholung, den Transport und die Zustellung von Dokumenten, Briefen, Paketen und Frachtgütern.

Die Dienstleistungen werden oft von Unternehmen oder Privatpersonen in Anspruch genommen, die eine schnelle und zuverlässige Zustellung benötigen.

## LADEBOARDWAND

Eine Ladeboardwand ist eine Vorrichtung an einem Lastkraftwagen oder Lieferwagen, die beim Be- und Entladen von Gütern unterstützt. Sie besteht aus einem klappbaren oder ausziehbaren Plattformteil, der an der Seite des Fahrzeugs befestigt ist und mit Hilfe von hydraulischen oder pneumatischen Systemen betrieben wird.

Durch das Absenken der Ladeboardwand auf den Boden kann die Beladung und Entladung von Gütern erleichtert werden, da sie auf diese Weise auf eine höhere Ladefläche oder in den Laderaum des Fahrzeugs gebracht werden können. Ladeboardwände sind in verschiedenen Größen und Tragfähigkeiten erhältlich und werden oft von Transportunternehmen und Speditionen eingesetzt, um den Be- und Entladevorgang zu vereinfachen und zu beschleunigen.

## LKW

Lastkraftwagen.



# TETRIS SPIELEN NUR ANDERS



Ja, einen LKW effektiv zu beladen ist gar nicht mal soweit von Tetris entfernt. Aber worauf muss dabei geachtet werden?

## FRACHTPFLICHTIGES GEWICHT

Je nach LKW entsprechen Kubikmeter sowie Lademeter unterschiedlichen Raumgewichten.

Z. B. ein Lademeter = 1650 kg,  
1 m<sup>3</sup> = 330 kg

Die Raumgewichte werden mit der Anzahl Lade oder Kubikmeter multipliziert. Das Ergebnis ist das frachtpflichtige Gewicht. Der jeweils höhere Wert (frachtpflichtiges Gewicht: Effektivgewicht) ist die Grundlage der Frachtberechnung.

## BERECHNUNG LADEMETETER (LDM)

Lademeter zeigen auf, wieviel Meter Bodenfläche eine Sendung auf einem LKW einnimmt und werden immer dann zu Grunde gelegt, wenn eine Sendung *nicht stapelbar* ist. Zur Berechnung benutzt man in der Regel folgende Formel:

***Länge x Breite der Ware in m***  
***2,40m (Reg. Breite des LKW)***

Eine Europalette mit den Maßen 1,20 x 0,80 m entspricht somit 0,40 Lademeter.

## BERECHNUNG KUBIKMETER (CBM)

*1m<sup>3</sup> = Länge x Breite x Höhe*

Ein Karton mit 0,60 x 0,60 x 0,80 m entspricht somit 0,289 m<sup>3</sup>.



## LKW MAUT

Die LKW-Maut gilt auf deutschen Autobahnen und bestimmten Bundesstraßen für schwere Nutzfahrzeuge ab 7,5 Tonnen. Sie wird nach Kilometern und Schadstoffklasse berechnet und über das elektronische System „Mautbrücke“ abgerechnet. Die Einnahmen dienen dem Ausbau und der Finanzierung des Straßennetzes. Die Maut ist eine Form der Nutzerfinanzierung, um die Kosten gerechter auf die Straßennutzer zu verteilen.



## LAUFZEIT

Zeitraum zwischen Abholung und Zustellung.

## LIEFERSCHEIN

Ein Lieferschein bestätigt die Lieferung von Waren oder Gütern zwischen Verkäufer und Käufer. Er enthält Informationen wie Art, Menge, Datum, Transportart und Preis. Der Lieferschein ist ein wichtiger Nachweis für den Lieferauftrag und Teil der Rechnungsstellung.

## MAUT

Maut bezeichnet eine Gebühr, die von Fahrzeugen auf bestimmten Straßenabschnitten oder Autobahnen bezahlt werden muss.

## MILKRUN

Sammeltransport von Waren, bei dem mehrere Lieferanten und/oder Empfänger auf einer Route bedient werden.



## NACHNAHME

Bei der Versand- und Zahlungsart Nachnahme wird die Ware bei Lieferung direkt beim Lieferdienst bezahlt. Der Nachnahmebetrag wird an den Absender überwiesen und die Höhe der Nachnahme wird vom Absender festgelegt.



## NEUTRALISIERUNG

Die Neutralisierung einer Sendung bezieht sich darauf, dass alle Hinweise auf den ursprünglichen Absender der Ware entfernt werden, um diesen zu verschleiern.

Dazu können Etiketten abgelöst, die Ware in neue Kartons umgepackt oder eine andere Absenderadresse angegeben werden. Die Neutralisierung kommt beispielsweise beim Wiederverkauf importierter Waren zum Einsatz, um die Herkunft der Ware zu verschleiern.



**Effiziente LKW-Transporte:  
Ihre Ware schnell und sicher verteilt.**



**Online-Anfrage**

## **POD**

**Proof of Delivery (POD)** ist ein Dokument, welches von Speditionsunternehmen erstellt wird, um die erfolgreiche Zustellung einer Ware zu belegen. Bei der Anlieferung muss der Empfänger das POD unterschreiben, um den Erhalt der Ware zu bestätigen.

Das Dokument enthält wichtige Informationen, wie das Datum und die Uhrzeit der Lieferung, den Namen und die Adresse des Empfängers und eine Beschreibung der gelieferten Artikel. Das POD ist ein wichtiger Bestandteil des Lieferprozesses und kann im Falle von Unstimmigkeiten oder Reklamationen als Beweismittel verwendet werden.

## **ROLLENDE LANDSTRASSE / ROLA**

Eine „rollende Landstraße“ ist ein Verkehrskonzept für den Transport von LKW-Ladungen auf der Schiene. Dabei werden LKW-Sattelaufleger auf speziellen Eisenbahnwagen verladen und auf der Schiene transportiert.

An den Endpunkten des Transports können die LKW-Sattelaufleger direkt auf die Straße rollen und weiterfahren. Dieses Konzept soll dazu beitragen, den Güterverkehr auf der Straße zu reduzieren und die Umweltbelastung zu verringern.



## SAMMELGUT

Sammelgut bezieht sich auf Stückgüter, die als gebündelte Sammelladung transportiert werden. Versandpediteure sammeln die Güter von verschiedenen Versendern in ihrem Lager für den Haupttransport.

Die gebündelten Stückgüter werden am Umschlagslager getrennt und an die Empfänger ausgeliefert. Sammelgut wird oft über Hub-and-Spoke-Systeme verteilt, was Kosteneinsparungen durch gemeinsame Nutzung des Transportfahrzeugs und eine effizientere Ressourcennutzung ermöglicht.

Der feste Preis bietet hohe Planungssicherheit. Die Vorteile von Sammelgut kommen jedoch nur zur Geltung, wenn es keinen Zeitdruck bei der Lieferung gibt, da der mehrfache Umschlag mehr Zeit in Anspruch nimmt.



## SCHÜTTGUT

Schüttgut bezeichnet Massengut, das aufgrund seiner Struktur lose gelagert, umgeschlagen und transportiert werden kann. Beispiele dafür sind Sand, Kohle und Getreide. Schüttguttransporte sind sehr häufig und dienen dazu, Schüttgüter zu befördern.

Zur Lagerung von Schüttgut werden oft Silos oder Bunker verwendet, witterungsbeständiges Schüttgut kann jedoch auch im Freien gelagert werden. Für den Transport von Schüttgut gibt es verschiedene Transportmittel mit unterschiedlichen Ladungsträgern, darunter Silowagen und Sattelaufleger mit Schubboden. Offene LKW-Lader eignen sich hingegen für den Transport von Bauschutt.

## SATTELZUG

Ein Sattelzug ist eine LKW Kombination, die aus einer Sattelzugmaschine und einem Sattelaufleger besteht.

Die Sattelzugmaschine ist ein Lastkraftwagen, der speziell für den Anhängerbetrieb ausgelegt ist. Der Sattelaufleger wird mit einem Sattelkuppelungssystem an der Sattelzugmaschine befestigt und kann so vom Zugfahrzeug gezogen werden.

Der Vorteil des Sattelzugs ist seine Flexibilität, da der Aufleger schnell und einfach ausgetauscht werden kann, um unterschiedliche Ladungen zu transportieren.



## SCHWERGUT

Schwergut bezeichnet besonders schwere Ladungsgüter, die aufgrund ihres Gewichts nicht in standardisierten Laderäumen untergebracht werden können.

Typische Beispiele sind Turbinen, Lokomotiven oder Teile von Windkraftträdern.

Da Schwergüter nicht standardisiert sind, erfordern sie eine individuelle Transportplanung. Sie werden in der Regel als große Einzelteile oder als Ganzes transportiert, da eine weitere Zerlegung unwirtschaftlich wäre. Deshalb gibt es spezialisierte Speditionen, die sich auf den Schwerguttransport oder Schwertransport spezialisiert haben.

## SENDUNGSVERFOLGUNG

Die Sendungsverfolgung ist ein Service, der es ermöglicht, den aktuellen Status und den Standort einer Sendung auf ihrem Weg von Absender zum Empfänger zu verfolgen.

Durch die Eingabe einer Sendungsnummer oder einem Barcode kann der Kunde den aktuellen Fortschritt der Lieferung in Echtzeit verfolgen.



## SPEDITION

Eine Spedition ist ein Unternehmen, das sich auf die Organisation und Durchführung von Transporten spezialisiert hat. Die Spedition plant, organisiert und überwacht den Transport von Gütern, sei es im Land, Luft oder Seeverkehr.

Sie arbeitet dabei als Vermittler zwischen dem Absender und dem Transportunternehmen und koordiniert den gesamten Ablauf von der Abholung der Ware bis zur Auslieferung an den Empfänger. Die Spedition kümmert sich auch um die Abwicklung von Zollformalitäten und kann zusätzliche Serviceleistungen wie Lagerung, Verpackung und Versicherung anbieten.

## SPERRGUT

Sperrgut bezeichnet alle Güter, die aufgrund ihrer Abmessungen und Beschaffenheit nicht über die üblichen Transportwege verarbeitet werden können. Daher erfordern sie eine individuelle Betrachtung.

In der Distributionslogistik betrifft dies die Sortierung, die oft manuell erfolgt. In der Entsorgungslogistik handelt es sich um sperrige oder unsortierte Güter, die vor der Verbrennung geschreddert werden müssen. Aufgrund des zusätzlichen Arbeitsaufwands wird von Dienstleistern ein Zuschlag für Sperrgut erhoben.



## STÜCKGUT

In der Transport- und Logistikbranche bezieht sich der Begriff Stückgut auf Ladungen, die am Stück transportiert werden können, unabhängig davon, ob es sich um ein einzelnes Packstück oder eine große beladene Palette handelt. Wenn Stückgüter zu größeren Einheiten gebündelt werden können, spricht man von Sammelgut.

Für den Transport von Stückgut sind keine besonderen Transportbehälter erforderlich und es kann mit verschiedenen Transportmitteln, wie LKW, Containern oder Flugzeugen, transportiert werden. Im Gegensatz dazu erfordern Flüssiglادungen, Schüttgüter oder Sauggüter spezielle Behälter, um während des Transports aufgenommen werden zu können.

## TRANSPORTVERSICHERUNG

Eine Transportversicherung ist eine Versicherung, die den Versicherungsnehmer gegen Schäden oder Verluste absichert, die während des Transports von Gütern auftreten können.

Die Transportversicherung kann von einem Spediteur oder einem Versender abgeschlossen werden und deckt in der Regel Schäden ab, die durch Diebstahl, Beschädigung oder Verlust von Gütern während des Transports entstehen.

Die Versicherung kann für verschiedene Arten von Transporten wie See, Luft oder Landtransporte abgeschlossen werden. Die Versicherungssumme hängt in der Regel von der Art und dem Wert der transportierten Güter ab.

## UMSCHLAGPLATZ

Ein Umschlagplatz ist eine Einrichtung zur Verarbeitung von Waren, die danach entweder an ein weiteres Lager weitergeleitet oder direkt zugestellt werden.

Diese Stationen sind wichtige Knotenpunkte im Logistiknetzwerk und tragen dazu bei, dass Waren effizient und schnell transportiert werden können.





## VERTEILLAGER

Ein Verteillager, auch als **Verteilzentrum** oder **Trans Shipment Point** (TSP) bekannt, ist ein Lager, in dem Sendungen sortiert, bearbeitet und verladen werden, um sie an verschiedene Ziele zu verteilen.

## ZUGMASCHINE

Eine Zugmaschine ist ein Kraftfahrzeug, das für den Transport von Anhängern oder Sattelaufliegern verwendet wird. Es zieht den Anhänger oder Sattelaufliieger oder andere nicht angetriebene Fahrzeuge. Eine Zugmaschine wird oft auch als LKW oder LKW-Traktor bezeichnet und ist das Kernstück eines Lastwagens.

## ZUSTELLDEPOT

Ein Zustelldepot ist ein Lager oder eine Filiale eines Zustelldienstes, von welchem aus Sendungen und Pakete an Empfänger zugestellt werden. Hier werden die Sendungen gesammelt, sortiert und an die Zusteller weitergeleitet, die dann die Zustellung an die Empfänger vornehmen. Zustelldepots sind in der Regel in verschiedenen Regionen oder Städten verteilt, um eine schnelle und effiziente Zustellung zu gewährleisten.

# 2



## SEEFRACHT

**Seefracht bezeichnet den Transport von Gütern auf dem Seeweg.**

Dabei werden die Güter in Containern oder als Stückgut auf Frachtschiffen transportiert. Seefracht ist eine wichtige Komponente in der globalen Logistik und wird für den Transport von großen Mengen an Waren über lange Strecken eingesetzt.

Seefracht bietet den Vorteil, dass große Mengen an Gütern auf einmal transportiert werden können und dass die Transportkosten im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern in der Regel geringer sind. Zudem gibt es für den Seetransport spezielle Häfen und Terminals, die für das Be- und Entladen der Schiffe ausgestattet sind.

Allerdings dauert der Seetransport in der Regel länger als andere Transportarten wie Luft- oder Landverkehr. Zudem gibt es besondere Herausforderungen im Bereich der Seefracht, wie beispielsweise die Einhaltung von Zoll- und Sicherheitsbestimmungen sowie die Bewältigung von Wetterbedingungen und Meeresströmungen.



## 45' CONTAINER

Der Einsatz von 45-Fuß- und 45-Fuß-High-Cube-Containern bietet Versendern im Short Sea-Bereich die Möglichkeit, das gesamte Ladevolumen eines Lastkraftwagens zu nutzen. Dies stellt eine interessante Alternative zum LKW-Transport dar, insbesondere bei Routen nach Irland, da es in der Regel kostengünstiger ist und einen geringeren CO<sub>2</sub>-Verbrauch aufweist.

45-Fuß-Container sind spezielle Seecontainer, die eine Länge von 45 Fuß (13,72 Meter) haben und in der Regel als High-Cube-Container ausgeführt sind. Im Vergleich zu Standardcontainern sind sie höher. Ein 45-Fuß-High-Cube-Container hat eine Standardhöhe von 9,6 Fuß (2,93 Meter), während ein Standardcontainer eine Höhe von 8,6 Fuß (2,59 Meter) aufweist.

Diese Containerart wurde in den 1990er Jahren eingeführt und wird aufgrund ihrer größeren Kapazität immer häufiger verwendet. Ein 45-Fuß-Container bietet etwa 10 bis 15 Prozent mehr Laderaum als ein 40-Fuß-Container. Daher eignet er sich besonders gut für den Transport sperriger Güter oder großer Warenmengen.

45-Fuß-Container werden vielfach für den Transport von Massengütern wie Getreide, Kohle oder Erz genutzt. Sie finden jedoch auch Anwendung im Transport von Waren in der Automobilindustrie und im Maschinenbau. Es ist zu beachten, dass aufgrund ihrer Größe und ihres Gewichts nicht alle Häfen und Terminals 45-Fuß-Container handhaben können. In solchen Fällen werden spezielle Ausrüstungen wie Kräne oder Gabelstapler benötigt, um das Be- und Entladen zu ermöglichen.

### BAF

**Bunker Adjustment Factor** (Ausgleich zu wechselnden Treibstoffkosten)

### CAF

**Currency Adjustment Factor** (Ausgleich zu Kurschwankungen bei verschiedenen Währungen)

### C/S

**Congestion Supercharge** (Zuschlag für Wartezeiten in Häfen)

### CFS

**Container Freight Station** (Lager, an dem Sammelcontainer be- oder entladen werden)



## CONFERENCE LINE

Reedereien, die Mitglied einer Konferenz sind

## CSC

**Container Service Charge** (Umschlagskosten für Container in Europa)

## CY

**Container Yard** (Ort, wohin beladene Container zur Verschiffung oder Weiterverladung angeliefert werden)

## DEMURRAGE

Containermiete, falls der Container nicht innerhalb einer festgesetzten Zeit im Hafen übernommen wird.

## PALETTENBREITE CONTAINER

Palettenbreite Container sind Container, die speziell für den Transport von Europaletten entwickelt wurden und eine Breite von 2,44 Metern aufweisen. Im Gegensatz zu Standardcontainern, die eine Breite von 2,35 Metern haben, bieten Paletten breite Container mehr Platz für Europaletten und ermöglichen eine effizientere Nutzung des verfügbaren Raums.

Paletten breite Container sind in der Regel in den gängigen ISO-Größen wie 20 Fuß (6,06 Meter) und 40 Fuß (12,2 Meter) erhältlich. Sie sind oft mit seitlichen Türen oder Klappen ausgestattet, die den Zugang zur Ladung erleichtern, insbesondere wenn die Waren auf Paletten gestapelt sind.

Die Verwendung von Paletten breite Containern kann die Effizienz und den Nutzwert von Containertransporten erhöhen, da sie eine höhere Kapazität bieten und den Platzbedarf für Paletten reduzieren können. Dies kann zu einer höheren Auslastung von Containern führen, was zu einer Reduzierung der Transportkosten und einer verbesserten Lieferkette beitragen kann.

Paletten breite Container werden häufig in der Logistikindustrie eingesetzt und sind insbesondere bei der Beförderung von Konsumgütern wie Lebensmitteln, Getränken, Haushaltswaren und Elektronikprodukten sowie bei der Verschiffung von Textilien und Maschinen weit verbreitet.

## DETENTION

Containermiete, falls Leercontainerrückgabe nicht rechtzeitig erfolgt

## DOOR/DOOR

Haus-zu-Haus Service

## ECB

**Express Cargo Bill of Lading** (reines Frachtdokument, kein Inhaberdokument).

## ETA

**Esitimated Time of Arrival** (hier geplante Schiffsankunft)

## ETD

**Esitimated Time of Departure** (hier geplante Schiffsabfahrt)

## FCL/LCL

Sendungen von einem Absender für mehrere Empfänger in einem Container

## FEU

Forty Foot Equivalent Unit 40' ContainerEinheit

## LCL/LCL

Teillieferungen, die in der Containerfrachtstation zu einem Container zusammengefasst und an der Bestimmung wieder geteilt werden LCL/FCL Sendungen mehrerer Absender für einen Empfänger in einem Container

## MS

Motor Ship (Hochseeschiff)

## MV

Motor Vessel (Hochseeschiff)



# VOLLE FRACHT VORAUSS

## FCL

### FCL Full Container Load

FCL ist eine Seefracht-Option, bei der ein ganzer Standardcontainer für die alleinige Nutzung durch einen Versender reserviert wird, im Gegensatz zu LCL, bei der mehrere Versender ihre Güter in einem gemeinsamen Container unterbringen.

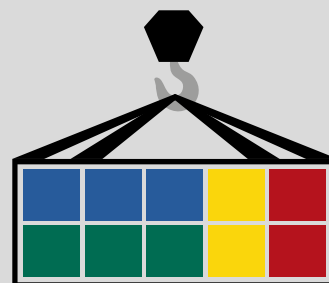
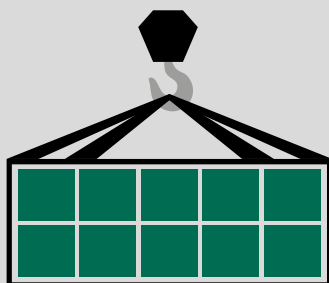
FCL eignet sich für Unternehmen mit großen Warenmengen oder besonderen Ladungen. Die Kosten basieren auf der Größe und dem Gewicht des Containers. FCL bietet höhere Sicherheit und einfachere Überwachung, und ist oft schneller als LCL, da keine Verzögerungen bei der Konsolidierung und Zollabfertigung auftreten.

## LCL

### LCL Less Than Container Load

LCL (Less Than Container Load) bezieht sich auf den Seefrachtversand, bei dem die Ladung eines Versenders nicht ausreicht, um einen ganzen Standardcontainer zu füllen. Stattdessen wird die Ladung mit anderen Sendungen von verschiedenen Versendern in einem gemeinsamen Container transportiert, um die Versandkosten pro Einheit zu reduzieren.

Die Kosten richten sich normalerweise nach dem tatsächlichen Platzbedarf und Gewicht der Ladung und werden zwischen den Versendern aufgeteilt, die ihren Anteil an dem Container belegt haben. LCL-Fracht ist eine kosteneffiziente Versandoption für Unternehmen mit begrenztem Ladungsvolumen, die dennoch eine Seefrachtlieferung benötigen



 Ihre Ladung

    Ladung anderer

## NON CONFERENCE (OUTSIDER) LINE

Reedereien, die kein Mitglied einer Konferenz sind

## NON-NEGOT-BILL OF LADING

Nicht unterschriebene B/L-Kopie, welche nicht als Original gilt und daher keine Verfügungsberechtigung gestattet

## NOTIFY

Zusätzlich zu benachrichtigende Adresse

## POD

Port of Discharge (Entladehafen)

## POL

Port of Lading (Ladehafen)



## SHORT SEA

Short Sea Shipping ist eine Form des Seetransports, bei der Güter über kürzere Strecken entlang der Küsten oder Flüsse von einem Hafen zum anderen befördert werden. Im Gegensatz zum Deep-Sea-Verkehr werden bei Short Sea Shipping nur kürzere Distanzen von bis zu 500 Kilometern zurückgelegt, was typischerweise innerhalb von 24 Stunden bis zu einer Woche erfolgt.

Short Sea Shipping kann eine kosteneffiziente Alternative zu anderen Transportarten wie der Bahn oder dem Lkw darstellen, da es oft schneller und günstiger ist, Waren entlang der Küsten oder Flüsse zu transportieren als sie über das Land zu schicken. Es kann auch umweltfreundlicher sein, da es weniger Straßenverkehr gibt und daher weniger CO<sub>2</sub>Emissionen entstehen.

Short Sea Shipping wird oft für den Transport von Massengütern wie Erzen, Kohle, Getreide, Öl und Gas, aber auch für Containertransporte genutzt. Es gibt auch Dienstleistungen, die sich auf den Transport von Roll-on/Roll-off-Fahrzeugen oder Fähren konzentrieren, die Passagiere und Fahrzeuge transportieren.

Short Sea Shipping ist Teil des globalen Seehandels und spielt eine wichtige Rolle bei der Vernetzung von Häfen und Regionen sowie bei der Unterstützung des internationalen Handels. In Europa ist Short Sea Shipping ein wichtiger Bestandteil des integrierten Verkehrssystems und wird von der Europäischen Union gefördert, um den Handel zu unterstützen und die Verkehrsbelastung auf den Straßen zu reduzieren.

## STRIPPING

Entladen eines Containers

## STUFFING

Beladen eines Containers

## T / T

Transit Time (Laufzeit Port/Port)

## TAA

Trans-Atlantic Agreement (Konferenz im Trans Atlantik Service)

## THC

Terminal Handling Charge (Umschlagskosten für Container)

## W/M

Weight of Measurement (Verrechnung der Seefracht aufgrund der Tonnen oder Kubikmeter, je nachdem, was höher ist)



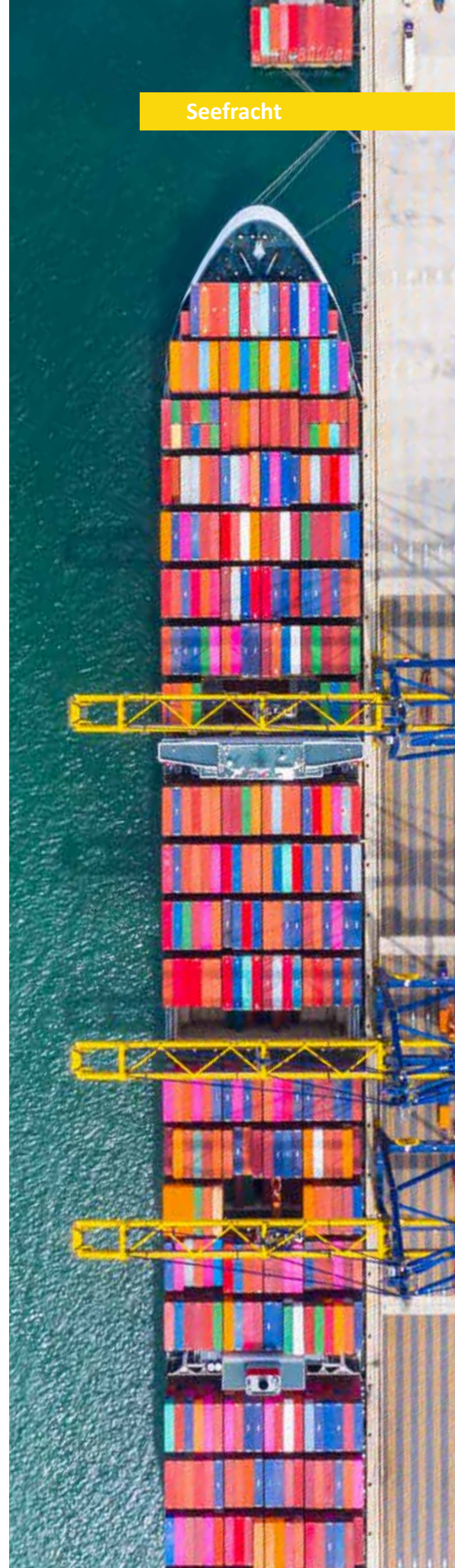
## WARSCHAUER KONVENTION

Die Warschauer Konvention ist ein internationales Abkommen, das im Jahr 1929 in Warschau unterzeichnet wurde. Sie regelt die Haftung von Fluggesellschaften im internationalen Luftverkehr und legt die Bedingungen für den internationalen Lufttransport von Passagieren, Fracht und Post fest.

Das Haager Protokoll erweitert die ursprüngliche Warschauer Konvention von 1929 und regelt die Haftung von Luftfrachtpediteuren im internationalen Luftverkehr. Es legt die Bedingungen für den internationalen Transport von Gütern per Luftfracht fest und regelt insbesondere die Haftung für Schäden, Verluste oder Verspätungen von Luftfrachtgütern.

Das Haager Protokoll stellt sicher, dass die Haftung von Luftfrachtpediteuren auf einen bestimmten Betrag begrenzt ist und dass die Verantwortlichkeit für den Verlust oder die Beschädigung von Luftfrachtgütern klar definiert ist. Es legt auch fest, welche Dokumente für den internationalen Luftfrachttransport erforderlich sind und welche Informationen in diesen Dokumenten enthalten sein müssen.

Insgesamt hat das Haager Protokoll einen großen Einfluss auf die Regulierung und den Betrieb der Luftfrachtindustrie. Es bietet eine klare rechtliche Grundlage für den internationalen Transport von Gütern per Luftfracht und schützt sowohl die Interessen der Luftfrachtpediteure als auch der Empfänger von Luftfrachtgütern.



## 2.1 Bill of Lading und Übernahmedokumente

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

BILL OF LADING											Page 1 of _____			
<b>SHIP FROM</b>											Bill of Lading Number: _____			
Name:											BAR CODE SPACE			
Address:														
City/State/Zip:														
SID#:						FOB: <input type="checkbox"/>								
<b>SHIP TO</b>						Location #: _____					CARRIER NAME: _____			
Name:											Trailer number: _____			
Address:											Seal number(s): _____			
City/State/Zip:											SCAC: _____			
CID#:						FOB: <input type="checkbox"/>					Pro number: _____			
<b>THIRD PARTY FREIGHT CHARGES BILL TO:</b>											BAR CODE SPACE			
Name:														
Address:														
City/State/Zip:														
SPECIAL INSTRUCTIONS:											Freight Charge Terms: <i>(freight charges are prepaid unless marked otherwise)</i>			
											Prepaid _____ Collect _____ 3 <sup>rd</sup> Party _____			
											<input type="checkbox"/> Master Bill of Lading: with attached underlying Bills of Lading			
											<small>(check box)</small>			
CUSTOMER ORDER INFORMATION														
CUSTOMER ORDER NUMBER	# PKGS	WEIGHT	PALLET/SLIP (CIRCLE ONE)		ADDITIONAL SHIPPER INFO									
			Y	N										
			Y	N										
			Y	N										
			Y	N										
			Y	N										
			Y	N										
			Y	N										
			Y	N										
GRAND TOTAL														
CARRIER INFORMATION														
HANDLING UNIT		PACKAGE		WEIGHT	H.M. (X)	COMMODITY DESCRIPTION					LTL ONLY			
QTY	TYPE	QTY	TYPE			Commodities requiring special or additional care or attention in handling or stowing must be so marked and packaged as to ensure safe transportation with ordinary care. See Section 2(a) of NMFC Item 260.					NMFC #	CLASS		
GRAND TOTAL														
Where the rate is dependent on value, shippers are required to state specifically in writing the agreed or declared value of the property as follows: *The agreed or declared value of the property is specifically stated by the shipper to be not exceeding _____ per _____.						COD Amount: \$ _____						Fee Terms: Collect: <input type="checkbox"/> Prepaid: <input type="checkbox"/>	Customer check acceptable: <input type="checkbox"/>	
NOTE Liability Limitation for loss or damage in this shipment may be applicable. See 49 U.S.C. = 14706(c)(1)(A) and (B). RECEIVED, subject to individually determined rates or contracts that have been agreed upon in writing between the carrier and shipper, if applicable, otherwise to the rates, classifications and rules that have been established by the carrier and are available to the shipper, on request, and to all applicable state and federal regulations. The carrier shall not make delivery of this shipment without payment of freight and all other lawful charges.														
SHIPPER SIGNATURE / DATE <small>This is to certify that the above named materials are properly classified, packaged, marked and labeled, and are in proper condition for transportation according to the applicable regulations of the DOT.</small>						Trailer Loaded: <input type="checkbox"/> By Shipper <input type="checkbox"/> By Driver		Freight Counted: <input type="checkbox"/> By Shipper <input type="checkbox"/> By Driver/pallets said to contain <input type="checkbox"/> By Driver/Pieces			CARRIER SIGNATURE / PICKUP DATE <small>Carrier acknowledges receipt of packages and required placards. Carrier certifies emergency response information was made available and/or carrier has the DOT emergency response guidebook or equivalent documentation in the vehicle. Property described above is received in good order, except as noted.</small>			



## BILL OF LADING (B/L)

Ein Bill of Lading (B/L) ist ein Dokument, das von einer Reederei oder einem Frachtführer ausgestellt wird, um den Empfang von Gütern an Bord eines Schiffes zu bestätigen und als Eigentumsnachweis für die Waren zu dienen. Es ist ein wichtiger Bestandteil im internationalen Handel und wird als Rechtsdokument für den Seefrachttransport verwendet.

Ein B/L enthält in der Regel Angaben über die Waren, wie z.B. Art, Menge und Verpackung, sowie Informationen über den Versender, den Empfänger, den Abfahrts- Ankunftshafen, das Verschiffungsdatum und den Namen des Schiffes. Es gibt verschiedene Arten von B/L, einschließlich Original-, Konnossements- und Teilkonnossements B/L.

Ein B/L hat verschiedene Funktionen. Zum einen bestätigt es den Empfang der Waren und kann als Beweis für den Besitz und die Verfügbarkeit der Waren verwendet werden. Zum anderen dient es als Frachtbrief und ist ein wichtiges Dokument für die Zollabfertigung und den Versicherungsschutz. Darüber hinaus kann ein B/L als Sicherheit für Kredite oder Zahlungen verwendet werden.

Für den Empfänger ist es wichtig, das Original-B/L in physischer Form zu erhalten, da es als Eigentumsnachweis für die Waren gilt und erforderlich ist, um die Waren auszulösen und entgegenzunehmen.

- |                               |                                      |
|-------------------------------|--------------------------------------|
| <b>1</b> Ladeadresse          | <b>6</b> Ladeinformationen           |
| <b>2</b> Entladeadresse       | <b>7</b> Bill of Lading Number       |
| <b>3</b> Spediteur            | <b>8</b> Standard Carrier Alpha Code |
| <b>4</b> Bestellinformationen | <b>9</b> Frachtkostenbedingungen     |
| <b>5</b> Ladedatum            | <b>10</b> Frachtführer               |



## DIE WICHTIGSTEN KONNOSSEMENTE

Das Received for Shipment B/L (RFS) ist ein spezieller Typ des Bill of Lading (B/L), der ausgestellt wird, wenn der Frachtführer die Waren in Empfang genommen und bereit ist, sie auf das Schiff zu verladen. Es ist ein vorläufiges B/L, das bestätigt, dass die Waren empfangen wurden und bereit sind, verschifft zu werden. Es wird üblicherweise ausgestellt, bevor das tatsächliche Versanddatum bekannt ist.

Das RFSB/L enthält Informationen wie den Namen des Versenders, den Empfänger, den Abgangshafen, den Bestimmungshafen, den Namen des Schiffes, das Verschiffungsdatum und die Beschreibung der Waren. Es bestätigt, dass die Waren in den Besitz des Frachtführers übergegangen sind und bereit sind, an Bord des Schiffes geladen zu werden.

Ein RFSB/L wird oft von Exporteuren verwendet, um den Verkauf von Waren an den Käufer abzuschließen, bevor das endgültige Versanddatum bekannt ist. Der Exporteur kann das RFSB/L an den Käufer übergeben, um den Verkauf zu bestätigen und den Zahlungsprozess einzuleiten.

Es ist jedoch wichtig zu beachten, dass das RFSB/L kein endgültiges B/L ist und nicht als Eigentumsnachweis für die Waren dient. Sobald das endgültige B/L ausgestellt wurde, verliert das RFSB/L seine Gültigkeit.

## ONBOARD B/L, SHIPPED B/L

Ein Onboard B/L ist ein Bill of Lading (B/L), der bestätigt, dass die Waren an Bord des Schiffes genommen wurden. Es wird von der Reederei oder dem Frachtführer ausgestellt, nachdem die Waren tatsächlich an Bord des Schiffes geladen wurden. Das Onboard B/L dient als Beweis dafür, dass die Waren tatsächlich an Bord des Schiffes genommen wurden und bestätigt das Versanddatum.

Das Onboard B/L ist ein wichtiges Dokument für den internationalen Handel und wird für die Zollabfertigung, den Versicherungsschutz und die Zahlungsabwicklung benötigt. Es ist ein End-B/L, das als Eigentumsnachweis für die Waren dient und vom Empfänger benötigt wird, um die Waren entgegenzunehmen.

Das Shipped B/L ist ein weiterer Begriff für das Onboard B/L. Es wird oft synonym verwendet, um zu bestätigen, dass die Waren tatsächlich verschifft wurden und an Bord des Schiffes sind.

Es ist wichtig zu beachten, dass das Onboard B/L oder das Shipped B/L ein entscheidendes Dokument für den internationalen Handel ist und dass der Verlust oder die Verzögerung des B/L erhebliche Auswirkungen auf den Transport und die Zahlungsabwicklung haben kann. Es ist daher wichtig, dass das B/L sorgfältig aufbewahrt und übermittelt wird.



## KONNESSEMENT ALS WERTPAPIER

Ein Konnossement ist in der Regel kein Wertpapier im herkömmlichen Sinne. Es ist ein Frachtbrief, der von einer Reederei oder einem Frachtführer ausgestellt wird, um den Empfang von Gütern an Bord eines Schiffes zu bestätigen und als Eigentumsnachweis für die Waren zu dienen.

Allerdings gibt es bestimmte Arten von Konnossementen, die als handelbare Wertpapiere fungieren können, wie z.B. das Order-Konnossement oder das Bearer-Konnossement. Ein Order-Konnossement ist ein Konnossement, das an eine bestimmte Person oder einen bestimmten Namen ausgestellt wird und auf dessen Übertragbarkeit an andere Personen hinweisend ist. Ein Bearer-Konnossement ist ein Konnossement, bei dem der Inhaber des Konnossements als Eigentümer der Waren gilt.

Diese Konnossement-Typen können als Wertpapiere behandelt werden, da sie als Eigentumsnachweis für die Waren dienen und übertragbar sind. Sie können als Sicherheit für Kredite oder als Zahlungsmittel verwendet werden und an der Börse gehandelt werden. Die Nutzung von Konnossementen als Wertpapiere ist jedoch eher selten und in der Regel auf den Handel mit Rohstoffen und anderen hochvolumigen Waren beschränkt.

Es ist wichtig zu beachten, dass die Ausstellung und Übertragung von handelbaren Konnossementen rechtliche und regulatorische Anforderungen unterliegt und es ratsam ist, sich von einem Fachmann oder Anwalt beraten zu lassen, bevor man in den Handel mit diesen Wertpapieren einsteigt.



## BEARER-KONNESSEMENT

Ein Bearer-Konnossement (auch bekannt als Inhaberkonnossement) ist ein Frachtbrief, der ausgestellt wird, um den Empfang von Gütern an Bord eines Schiffes zu bestätigen und als Eigentumsnachweis für die Waren zu dienen. Im Gegensatz zu einem Order-Konnossement, bei dem der Inhaber des Konnossements namentlich genannt wird, gilt beim Bearer-Konnossement der Inhaber des Konnossements als Eigentümer der Waren.

Das bedeutet, dass der Bearer-Konnossement wie ein Bargeldschein fungieren kann, der von einer Person zur anderen übertragen werden kann, indem er einfach von Hand zu Hand geht. Der Inhaber des Konnossements hat das Recht, die Waren zu beanspruchen, wenn er das Konnossement vorlegen kann.

Bearer-Konnossement werden normalerweise bei internationalen Handelsgeschäften verwendet, da sie eine flexible und bequeme Möglichkeit bieten, Waren zu übertragen und zu verkaufen. Sie werden jedoch in der Regel nur in Fällen verwendet, in denen das Risiko von Diebstahl oder Verlust gering ist, da sie ohne Vorlage von Identifikationsdokumenten oder Unterlagen transferiert werden können.

Es ist wichtig zu beachten, dass die Nutzung von Bearer-Konnossementen in einigen Ländern aufgrund von Betrugsrisiken eingeschränkt oder verboten ist. In vielen Fällen wird daher ein Order-Konnossement bevorzugt, da er sicherer und kontrollierbarer ist.

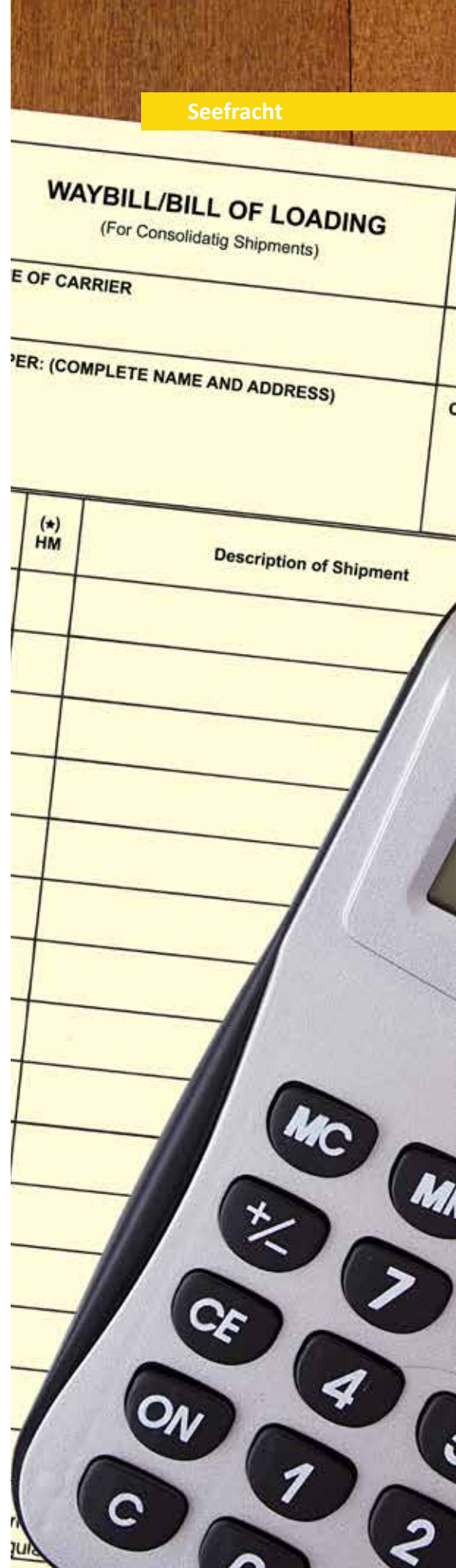
## KONNESSEMENT ALS QUITTUNG

Ein Konnossement kann auch als Quittung verwendet werden. In diesem Fall bestätigt das Konnossement, dass der Frachtführer die Waren in dem auf dem Frachtbrief angegebenen Zustand erhalten hat und bereit ist, sie gemäß den vereinbarten Bedingungen zu transportieren.

Als Quittung stellt das Konnossement auch einen Nachweis darüber dar, dass die Waren an Bord eines Schiffes verladen wurden. Es kann daher als Beweis für die Erfüllung der Verpflichtungen des Frachtführers gegenüber dem Absender oder Empfänger dienen.

In vielen Fällen ist das Konnossement jedoch nicht nur eine Quittung, sondern auch ein Vertragsdokument, das die Bedingungen des Seefrachtvertrags zwischen dem Absender und dem Frachtführer festlegt. In diesem Fall dient das Konnossement als Transportdokument und als Eigentumsnachweis für die Waren, da es bestätigt, dass die Waren an Bord des Schiffes verladen wurden und dem Empfänger gehören.

Es ist wichtig zu beachten, dass das Konnossement eine rechtlich bindende Vereinbarung ist, die die Rechte und Pflichten des Absenders, des Empfängers und des Frachtführers regelt. Es ist daher ratsam, das Konnossement sorgfältig zu lesen und sich von einem Fachmann oder Anwalt beraten zu lassen, bevor man es unterzeichnet.



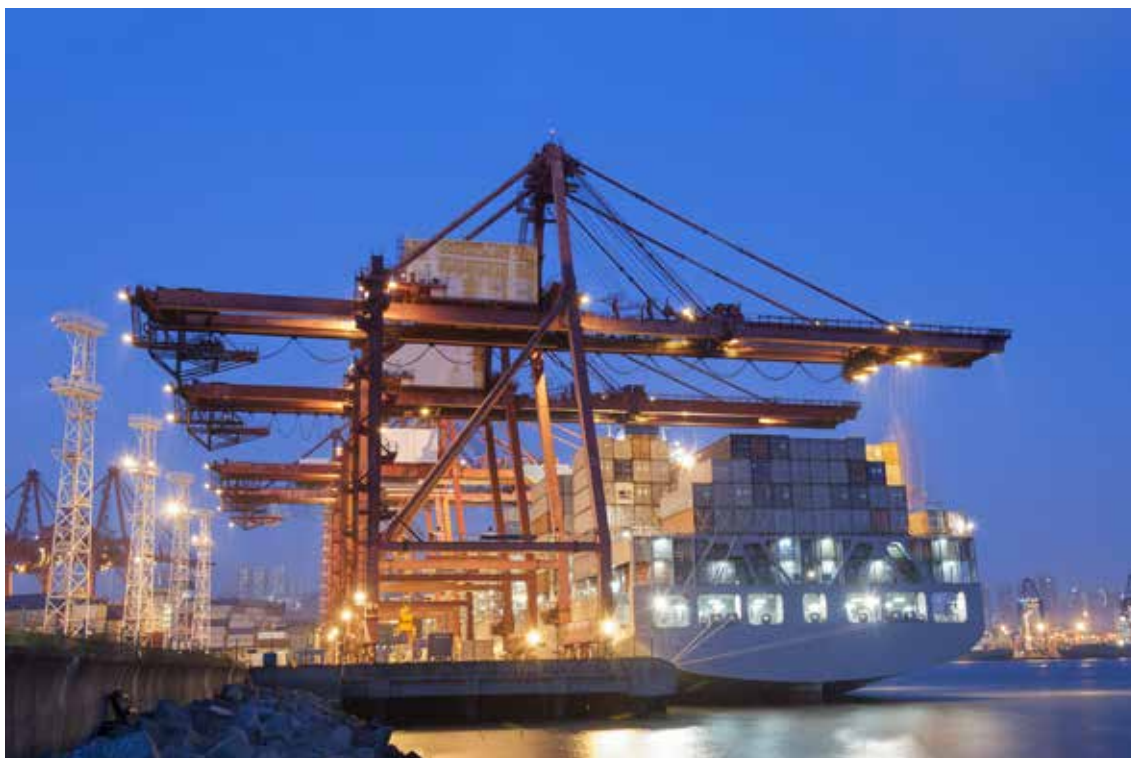
## KONNESSEMENT ALS BEWEISURKUNDE

Ein Konnossement kann als Beweisurkunde verwendet werden, um den Transport und die Lieferung von Waren auf See zu belegen. Es dient als Nachweis dafür, dass die Waren an Bord eines Schiffes verladen wurden und zum vereinbarten Bestimmungsort transportiert werden sollen. Das Konnossement bestätigt auch den Empfang der Waren durch den Frachtführer und stellt einen Eigentumsnachweis für die Waren dar.

Als Beweisurkunde kann das Konnossement vor Gericht als Beweismittel für Streitigkeiten im Zusammenhang mit dem Transport von Waren verwendet werden. Es kann verwendet werden, um die Lieferung von Waren an den Empfänger zu belegen und um den Umfang eventueller Schäden oder Verluste zu dokumentieren.

Ein weiterer wichtiger Aspekt des Konnossements als Beweisurkunde ist, dass es als Sicherheit für den Kreditgeber bei internationalen Handelsgeschäften dienen kann. Ein Konnossement kann als Sicherheit für die Finanzierung von Handelsgeschäften verwendet werden, da es den Besitz und die Lieferung von Waren dokumentiert und somit eine Garantie für die Rückzahlung der Kredite bietet.

Es ist wichtig zu beachten, dass das Konnossement als Beweisurkunde nur dann gültig ist, wenn es ordnungsgemäß ausgestellt und unterzeichnet wurde. Die genauen Anforderungen variieren je nach Land und Rechtsordnung, aber in der Regel muss das Konnossement bestimmte Angaben wie den Namen des Absenders und Empfängers, die Art und Menge der Waren sowie die Bedingungen des Transportvertrags enthalten.



## 2.2 Maximalgrößen für die Kanalpassagen

### SUEZMAX

Die Suez-Maximalgröße bezieht sich auf die größten Schiffe, die den Suezkanal passieren können. Der Kanal in Ägypten verbindet das Rote Meer mit dem Mittelmeer und ist ein wichtiger Durchgangspunkt für den internationalen Seehandel.

Die maximale Größe der Schiffe im Suezkanal wird durch die Abmessungen des Kanals selbst bestimmt. Derzeit können Schiffe mit einer Länge von etwa 400 Metern, einer Breite von etwa 62 Metern und einem Tiefgang von etwa 20 Metern den Kanal passieren.

Es ist jedoch zu beachten, dass diese Angaben als allgemeine Richtlinien gelten und von bestimmten Faktoren abhängen können, wie beispielsweise der Beladung der Schiffe und den spezifischen Vorschriften des Kanals. Es können auch Ausnahmen und Einschränkungen für bestimmte Schiffstypen oder besondere Umstände gelten.

Der Suezkanal spielt eine entscheidende Rolle im Welthandel, da er eine Abkürzung für Schiffe bietet, die zwischen Asien, Europa und Afrika reisen. Die Fähigkeit, größere Schiffe durch den Kanal zu befördern, ist von großer Bedeutung, um den steigenden Anforderungen des globalen Handels gerecht zu werden und die Effizienz des Seetransports zu verbessern.



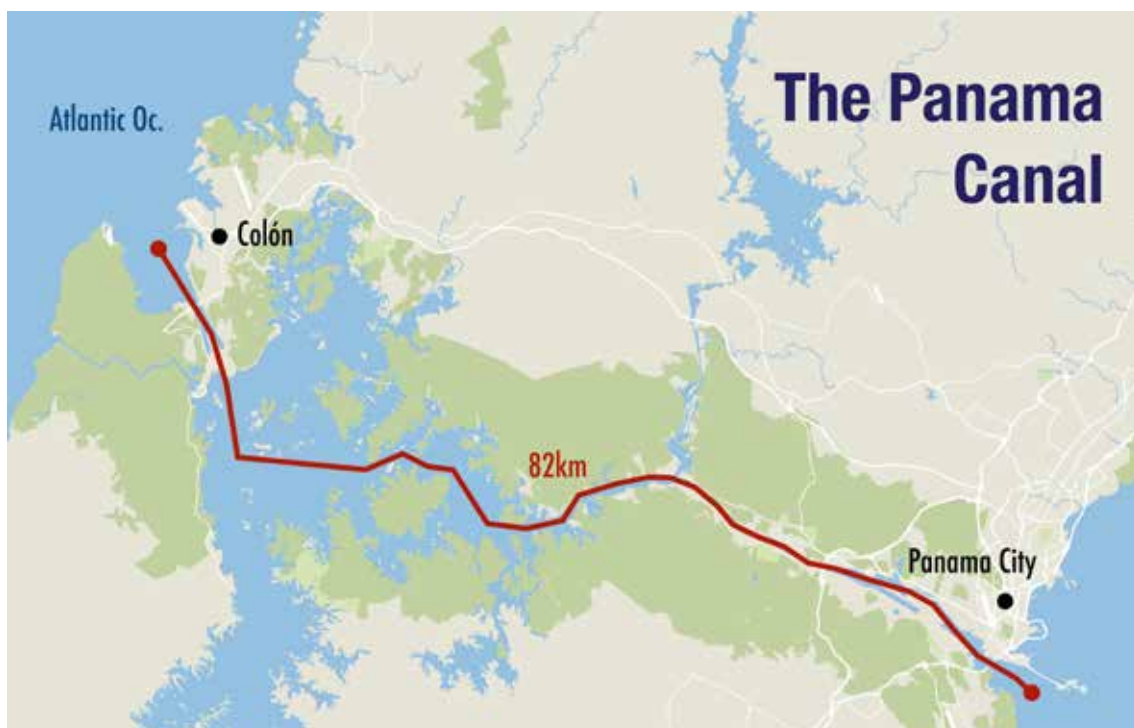
## PANAMAX

Die Panama-Maximalgröße bezieht sich auf die maximale Größe von Schiffen, die den Panamakanal passieren können. Der Panamakanal ist eine bedeutende künstliche Wasserstraße, die durch Panama verläuft und den Atlantik mit dem Pazifik verbindet. Seit seiner Eröffnung im Jahr 1914 hat der Kanal den Seehandel erheblich erleichtert und die Schifffahrtsrouten zwischen den Ozeanen verkürzt.

Bis zum Jahr 2016 waren die Abmessungen der Schleusenkammern im Panamakanal ein begrenzender Faktor für die maximale Größe der Schiffe, die den Kanal passieren konnten. Vor dieser Erweiterung des Kanals betrug die maximale Größe für Schiffe eine Länge von etwa 294 Metern, eine Breite von etwa 32,3 Metern und einen Tiefgang von etwa 12 Metern. Dies waren die sogenannten „Panamax“-Schiffe, die den Kanal in der Vergangenheit nutzen konnten.

Jedoch wurde im Jahr 2007 mit dem Bau einer Erweiterung des Panamakanals begonnen, die es ermöglichen sollte, dass größere Schiffe den Kanal passieren können. Die Arbeiten wurden im Jahr 2016 abgeschlossen, und seitdem können Schiffe der „New-Panamax“-Klasse den erweiterten Kanal nutzen. Diese Schiffe haben eine maximale Länge von etwa 366 Metern, eine Breite von etwa 49 Metern und einen Tiefgang von etwa 15 Metern. Die Erweiterung des Kanals umfasste den Bau neuer Schleusen mit größeren Ausmaßen, um den Durchgang dieser größeren Schiffe zu ermöglichen.

Die Erweiterung des Kanals hat den internationalen Schiffsverkehr revolutioniert. Größere Schiffe können nun den Kanal nutzen, was Zeit, Treibstoff und Emissionen spart. Der erweiterte Kanal hat auch die Handelskapazität erhöht und den Warenaustausch zwischen den Kontinenten erleichtert.





# KONKURRENZ FÜR DEN PANAMA-KANAL?



## NICARAGUA KANAL IN PLANUNG

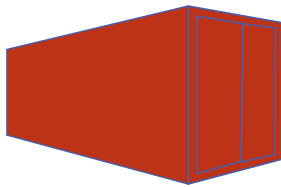
Der Nicaragua-Kanal ist ein geplanter Kanal, der den Atlantik und den Pazifik durch Nicaragua verbinden soll. Der Kanal würde von der Mündung des Flusses Brito an der Pazifikküste bis zur Mündung des Flusses Punta Gorda am Karibischen Meer verlaufen und wäre etwa 278 Kilometer lang.

Die Idee eines Kanals durch Nicaragua wurde erstmals im 19. Jahrhundert diskutiert, aber aufgrund technischer und finanzieller Herausforderungen nie verwirklicht. In den letzten Jahren wurden jedoch Pläne für den Bau des Kanals wieder aufgenommen, und im Jahr 2013 erhielt ein chinesisches Unternehmen die Konzession für den Bau des Kanals.

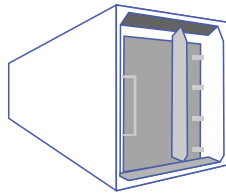
Der geplante Nicaragua Kanal wäre tiefer und breiter als der Panamakanal und würde es größeren Schiffen ermöglichen, den Kanal zu durchqueren. Der Bau des Kanals ist jedoch sehr umstritten und hat zu Bedenken hinsichtlich der Umweltauswirkungen, der Landrechte und der Finanzierung geführt. Derzeit ist unklar, ob der Nicaragua Kanal jemals gebaut wird.

## 2.3 Containerschiffsgenerationen und Containergrößen

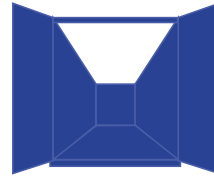
Generation	Containerschiff	Maße	
1. Generation	<b>Frühe Containerschiffe (ab 1956)</b> 500 - 800 TEU	137 x 25 x 9m	
	<b>Fully Cellular (ab 1970)</b> 1.000 - 2.500 TEU	215 x 20 x 10m	
2. Generation	<b>Panamax (ab 1980)</b> 3.000 - 3.400 TEU	250 x 32 x 12,5m	
	<b>Panamax Max (ab 1985)</b> 3.400 - 45.00 TEU	290 x 32 x 12,5	
3. Generation	<b>Post Panamax I (ab 1988)</b> 4.000 - 6.000 TEU	300 x 40 x 13m	
	<b>Post Panamax II (ab 2000)</b> 6.000 - 8.500 TEU	340 x 43 x 14,5m	
4. Generation	<b>VLCS (ab 2006)</b> 11.000 - 15.000 TEU	397 x 56 x 15,5m	
5. Generation	<b>New Panamax (ab 2014)</b> 12.500 TEU	366 x 49 x 15,2m	
6. Generation	<b>ULCS (2013-)</b> 18.000 - 21.000 TEU	400 x 59 x 16m	
	<b>MGX-24 (2019-)</b> 21.000 - 25.000 TEU	400 x 61 x 16m	



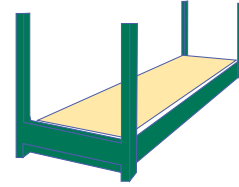
40" Standard DC (Dry Container)



40" HC Steel Reefer Container



40" OT (Open Top Container)



40" FT (Flat Rack Container)

Containergröße	Länge (ft)	Breite (ft)	Höhe (ft)	Türhöhe (ft)	Länge (m)	Breite (m)	Höhe (m)	Türhöhe (m)	Volumen (cbm)
20' Standard	20	8	8'6"	7'5"	6,1	2,4	2,6	2,3	33
40' Standard	40	8	8'6"	7'5"	12,2	2,4	2,6	2,3	67
40' High Cube	40	8	9'6"	8'5"	12,2	2,4	2,9	2,6	76
45' High Cube	45	8	9'6"	8'5"	13,7	2,4	2,9	2,6	86
20' Open Top	20	8	8'6"	7'3"	6,1	2,4	2,6	2,2	31
40' Open Top	40	8	8'6"	7'3"	12,2	2,4	2,6	2,2	64
20' Flat Rack	20	8			6,1	2,4			
40' Flat Rack	40	8			12,2	2,4			
20' Reefer	20	8	8'6"	7'3"	6,1	2,4	2,6	2,2	28
40' Reefer	40	8	8'6"	7'3"	12,2	2,4	2,6	2,2	59
40' High Cube Reefer	40	8	9'6"	8'3"	12,2	2,4	2,9	2,5	66

## TEU

TEU steht für **Twenty foot Equivalent Unit** und ist eine Maßeinheit für den Transport von Containern. Ein TEU entspricht einem Standard-20-Fuß-Container, der 6,06 Meter lang, 2,44 Meter breit und 2,59 Meter hoch ist.

TEU wird häufig verwendet, um die Kapazität von Schiffen, Terminals und anderen Containertransporteinrichtungen zu messen. Wenn beispielsweise ein Schiff eine Kapazität von 10.000 TEU hat, bedeutet dies, dass es bis zu 10.000 Container von der Größe eines Standard-20-Fuß-Containers transportieren kann.

Die Verwendung von TEU als Maßeinheit ist in der Containertransportindustrie weit verbreitet, da es eine einfache Möglichkeit bietet, die Kapazität von Schiffen, Terminals und anderen Einrichtungen zu vergleichen. Es ist auch eine nützliche Einheit für die Berechnung von Transportkosten, da viele Transportunternehmen ihre Preise auf der Basis von TEU-Kapazitäten berechnen.

Neben TEU gibt es auch die Einheit FEU (Forty foot Equivalent Unit), die einem Standard-40-Fuß-Container entspricht. Eine FEU ist also doppelt so groß wie ein TEU.

# 3



## LUFTFRACHT

**Luftfracht bezeichnet den Transport von Waren und Gütern per Flugzeug.**

Dieser Transportweg ist besonders schnell und effizient und wird häufig für eilige oder wertvolle Sendungen genutzt.

Die Luftfracht umfasst dabei sowohl den Transport von Frachtgut in Passagiermaschinen als auch den Einsatz von speziellen Frachtflugzeugen. Die Waren werden dabei in speziellen Containern oder auf Paletten verpackt und von Logistikdienstleistern abgeholt und zum Flughafen transportiert.

Der Transport per Luftfracht bietet einige Vorteile gegenüber anderen Transportmöglichkeiten. So ermöglicht er beispielsweise den Transport von Waren über große Entfernungen in kurzer Zeit und reduziert somit Lieferzeiten. Zudem sind Transporte per Luftfracht unabhängig von Verkehrs- oder Witterungsbedingungen auf der Straße oder auf dem Seeweg. Allerdings ist der Transport per Luftfracht in der Regel teurer als andere Transportwege und eignet sich daher eher für hochwertige oder eilige Sendungen.

## Kennen Sie schon diese Begriffe?

### 3 LETTER CODE

Der 3 Letter Code (auch bekannt als IATA-Code) ist ein international anerkannter Code, der von der International Air Transport Association (IATA) verwendet wird, um Flughäfen, Fluggesellschaften und Gepäckabfertigungssysteme zu identifizieren. Der Code besteht aus drei Buchstaben und wird weltweit von Fluggesellschaften, Flughäfen und anderen Organisationen im Luftverkehrsbereich genutzt.

Jeder Flughafen hat einen eindeutigen IATA-Code, der aus drei Buchstaben besteht. Zum Beispiel ist der IATA-Code für den Flughafen Frankfurt am Main FRA und der IATA-Code für den Flughafen London Heathrow LHR. Gleichzeitig haben auch Fluggesellschaften einen IATA-Code, der aus zwei Buchstaben besteht, wie z.B. LH für Lufthansa, BA für British Airways oder AA für American Airlines. Der IATA-Code wird auch bei der Buchung von Flugtickets und beim Einchecken verwendet.

### AIRFREIGHT FORWARDER

Ein Airfreight Forwarder (auch **Luftfrachtpediteur** genannt) ist ein Unternehmen, das auf die Organisation von Transporten von Waren per Luftfracht spezialisiert ist.

Der Luftfrachtpediteur übernimmt dabei sämtliche Aufgaben im Rahmen des Transportprozesses, wie z.B. die Abholung und Verpackung der Waren, die Organisation des Lufttransports, die Abwicklung von Zollformalitäten sowie die Zustellung der Ware zum Empfänger.

Zu den Hauptaufgaben des Airfreight Forwarders gehört es, den Transport von Waren per Luftfracht so effizient und kosteneffektiv wie möglich zu gestalten. Dazu gehört beispielsweise die Auswahl des geeigneten Transportwegs, die Optimierung von Routen und Zeitplänen sowie die Verwaltung und Überwachung von Transportdokumenten und Zollformalitäten.

Airfreight Forwarder arbeiten in der Regel eng mit Fluggesellschaften, Zollbehörden, Speditionen und anderen Partnern zusammen, um einen reibungslosen Ablauf des Luftfrachttransports zu gewährleisten.



# WAS? Das fliegt ihr auch?

# YES!

simply.professional

**ITC**  
LOGISTIC

**Luftfracht**

Tel.: +49 2154 815-707 | [air@itc-logistic.com](mailto:air@itc-logistic.com)

## IATA

Die **International Air Transport Association** (IATA) ist eine weltweite Organisation, die 1945 gegründet wurde und heute ihren Hauptsitz in Montreal, Kanada hat. Die IATA repräsentiert rund 290 Fluggesellschaften auf der ganzen Welt, die zusammen mehr als 82% des weltweiten Luftverkehrs abwickeln.

Die Hauptaufgabe der IATA ist es, die Interessen ihrer Mitglieder zu vertreten und gemeinsame Branchenstandards zu entwickeln, um den sicheren, effizienten und wirtschaftlichen Betrieb von Fluggesellschaften zu gewährleisten. Zu den Aktivitäten der IATA gehören die Festlegung von Standards und Empfehlungen für die Luftfahrtindustrie, die Durchführung von Schulungen und Schulungsprogrammen für die Mitarbeiter der Fluggesellschaften, die Bereitstellung von technischen und operationellen Dienstleistungen sowie die Förderung von Innovationen und Fortschritten in der Luftfahrttechnologie.

Die IATA hat auch eine wichtige Rolle bei der Entwicklung von Regelungsrahmen und Vereinbarungen für die Luftfahrtindustrie gespielt, einschließlich des Internationalen Übereinkommens über die Beförderung von Luftfracht (Warschauer Abkommen), des Montrealer Abkommens über die Haftung von Fluggesellschaften und des Kyoto-Protokolls zur Reduzierung von Treibhausgasemissionen im Luftverkehr.



## AIRLINE

Fluggesellschaft

## AWB

AWB steht für „**Air Waybill**“ und ist das **Luftfrachtbriefdokument**, das den Beförderungsvertrag zwischen dem Absender, dem Luftfrachtpediteur und der Fluggesellschaft darstellt. Es enthält Informationen über den Absender, den Empfänger, den Transportweg und die Fracht und dient als Nachweis für den Abschluss des Transportvertrags und den Empfang der Waren durch die Fluggesellschaft.

Das AWB ist ein nicht übertragbares Dokument, das in der Regel in dreifacher Ausfertigung ausgestellt wird: Eine Ausfertigung verbleibt beim Absender, eine wird der Fluggesellschaft übergeben und die dritte Ausfertigung wird dem Empfänger zugestellt. Das AWB ist auch ein wichtiges Dokument für die Abwicklung von Zoll und Frachtformalitäten.



# FRACHT ÜBER DEN WOLKEN?

*Hier rechnet man anders!*

Die Kosten für Luftfracht hängen von verschiedenen Faktoren ab, wie z.B. dem Gewicht und Volumen der Fracht, der Strecke, dem Abflug und Zielort, den Zollgebühren und anderen Servicegebühren. Die genaue Berechnung erfolgt durch die Luftfrachtgesellschaften anhand ihrer eigenen Tarife und kann je nach Anbieter variieren.

Im Allgemeinen werden die Luftfrachtkosten basierend auf dem Gewicht oder dem Volumen der Fracht berechnet, je nachdem welcher Wert höher ist.

Wenn das Volumen höher ist als das Gewicht, wird das sogenannte Volumengewicht berechnet, das auf der Größe der Fracht und dem Dichtefaktor basiert.

## BERECHNUNG

Es gilt der jeweils höhere Wert – Volumen oder Bruttogewicht. Beispielrechnung: eine Kiste im Luftverkehr mit 100 kg:

$$1,20 \times 0,80 \times 1,00 \text{ m} = 0,96 \text{ m}^3$$

$$0,96 \text{ m}^3 \times 166,67 \text{ kg} = 160 \text{ kg Volumengewicht}$$

Also:

$$\text{Länge} \times \text{Breite} \times \text{Höhe (in m)} = \text{m}^3 \times 166,67 = \text{Volumengewicht}$$

Zugrunde gelegt würden in diesem Fall frachtpflichtig 160 kg.

## BONDED WAREHOUSE (ZOLLAGER)

Ein Zolllager ist ein Ort, an dem Waren, die aus Drittländern importiert wurden, zwischengelagert werden können, ohne dass sofort Zölle und Einfuhrsteuern anfallen. Es handelt sich um ein spezielles Lager, das von den Zollbehörden genehmigt wurde und unter zollamtlicher Überwachung steht.

Die Waren dürfen nur von autorisierten Personen betreten und manipuliert werden. Die Zollbehörden können jederzeit das Lager überprüfen und die Waren prüfen, um sicherzustellen, dass sie den zollrechtlichen Bestimmungen entsprechen.

Die Vorteile eines Zolllagers sind die Möglichkeit, die Zahlung von Zöllen und Steuern zu verzögern und den Aufwand für die Zollabwicklung zu reduzieren, da die Waren erst dann verzollt werden müssen, wenn sie aus dem Zolllager entnommen und in den freien Verkehr überführt werden. Zudem kann die Lagerung in einem Zolllager auch die Lagerkosten reduzieren, da die Waren unter zollamtlicher Überwachung stehen und daher in der Regel günstigere Versicherungssätze aufweisen.

## CARRIER

Fluggesellschaft

## CHECK IN

Übergabe der Ware und der Transportdokumente an die Fluggesellschaft.

## CHARTER

Gemietetes Flugzeug oder gemieteter Frachtraum



# weltweit

Alle Sendungs- und Flugzeuggrößen,  
alle Laufzeiten, all in Service



# Luftfracht

## Schwertgut + Charter

Verlassen Sie sich auch auf komplexe,  
maßgeschneiderte Luftfracht-, Schwertgut,  
und Charterkonzepte



Tel.: +49 2154 815-796  
[air@itc-logistic.com](mailto:air@itc-logistic.com)



## IFLN

IFLN steht für **International Freight Logistics Network** und ist eine weltweite Allianz von unabhängigen Speditionen und Logistikdienstleistern, die sich zusammengeschlossen haben, um internationale Fracht und Logistikdienstleistungen anzubieten. Die Organisation wurde 1993 gegründet und hat ihren Hauptsitz in Houston, Texas.

Das IFLN-Netzwerk besteht aus über 300 Mitgliedsunternehmen in mehr als 100 Ländern und bietet seinen Kunden eine breite Palette von Dienstleistungen wie Luftfracht, Seefracht, Straßen und Schienentransport, Zollabfertigung und Lagerung an.

Durch die Zusammenarbeit und den Austausch von Ressourcen innerhalb des Netzwerks können die Mitgliedsunternehmen ihren Kunden wettbewerbsfähige Preise, zuverlässige Lieferungen und maßgeschneiderte Lösungen für ihre Transportbedürfnisse anbieten.



*International  
Freight  
Logistics  
Network*

Das IFLN-Netzwerk legt großen Wert auf die Qualifikation und Zuverlässigkeit seiner Mitglieder und führt strenge Aufnahmeverfahren durch, um sicherzustellen, dass nur Unternehmen mit einem hohen Qualitätsstandard und einem guten Ruf als Mitglieder akzeptiert werden.

## CONSOLIDATED AIRFREIGHT

Bei Consolidated Airfreight, auch **Sammelluftfracht** genannt, werden Sendungen von verschiedenen Versendern in einem einzigen Versandbehälter oder einer einzigen Palette zusammengefasst, um Kosten und Ressourcen zu sparen.

Dieser Prozess wird auch als Gruppierung oder Konsolidierung bezeichnet und ermöglicht es, die Luftfrachtkosten zu senken, indem mehrere kleinere Sendungen zu einer größeren Sendung gebündelt werden.

Das bedeutet, dass die Kosten für den Versandbehälter oder die Palette auf mehrere Sendungen aufgeteilt werden können, was im Vergleich zu Einzelsendungen kosteneffizienter ist. Consolidated Airfreight wird in der Regel von Luftfrachtspediteuren organisiert, die die Fracht von verschiedenen Versendern sammeln und in ein gemeinsames Luftfrachtbehältnis verladen, um sie an ein und demselben Bestimmungsort zu liefern.

Die Konsolidierung von Luftfracht kann auch eine schnellere Lieferung ermöglichen, da die Fracht in der Regel schneller aufgrund der Zusammenfassung der Sendungen bearbeitet werden kann.

## CUSTOMS AIRPORT

Ein Customs Airport, auch **Zollflughafen** genannt, ist ein Flughafen, an dem Zollabfertigungen für den internationalen Luftfrachtverkehr durchgeführt werden.

An diesen Flughäfen gibt es spezielle Einrichtungen und Räumlichkeiten, in denen Zoll und Sicherheitskontrollen durchgeführt werden können. Customs Airports sind in der Regel strategisch wichtige Flughäfen, die in der Nähe von Handelszentren und großen Städten liegen, um den schnellen und effizienten Austausch von Waren und Gütern zu ermöglichen.

An diesen Flughäfen gibt es auch speziell geschultes Personal, das in der Abfertigung von Luftfracht und in den komplexen Zoll und Sicherheitsverfahren geschult ist. Die Zollabfertigung an Customs Airports ist ein wichtiger Schritt im internationalen Handel und eine Voraussetzung für den legalen Transport von Waren und Gütern zwischen Ländern.

In der Regel müssen Luftfrachtspediteure oder Versender ihre Fracht beim Zoll am Customs Airport anmelden und den erforderlichen Papierkram erledigen, bevor die Fracht auf das Zielflugzeug geladen werden darf.



## CUSTOMS BROKER (ZOLLAGENT)

Ein Customs Broker (auch bekannt als Zollagent oder Zollspediteur) ist ein Fachmann, der bei der Abwicklung von Import und Exportverfahren behilflich ist.

Ein Customs Broker arbeitet im Auftrag von Unternehmen oder Personen, die internationalen Handel betreiben und unterstützt sie bei der Einhaltung der komplexen Zoll und Einfuhrvorschriften. Die Aufgaben eines Customs Brokers können je nach Land und Region unterschiedlich sein, aber im Allgemeinen umfassen sie: Beratung über Zoll und Einfuhrvorschriften, Erstellung von Zolldokumenten und Einreichung bei den zuständigen Behörden, Ermittlung der anfallenden Einfuhrabgaben und Steuern, Überwachung von Sendungen und Klärung von Zollproblemen und Vertretung des Kunden gegenüber den Zollbehörden.

In vielen Ländern, wie den USA, müssen Customs Broker bestimmte Zulassungen und Lizenzen besitzen, um ihre Dienstleistungen anbieten zu können.

## DANGEROUS GOODS

Gefahrgut



## EMBARGO

Verbot, Sendungen zu einem bestimmten Ort bzw. Land zu versenden. Ein Embargo ist ein politisches Instrument, das von einer Regierung oder einer internationalen Organisation genutzt wird, um den Handel mit bestimmten Ländern, Unternehmen oder Waren zu verbieten oder einzuschränken.

Das Ziel von Embargos kann es sein, politischen Druck auszuüben, eine Regierung zu isolieren oder den Zugang zu bestimmten Ressourcen zu begrenzen. Ein Embargo kann sich auf den Handel mit Waren, Dienstleistungen oder Finanztransaktionen beziehen und kann für eine bestimmte Zeit oder dauerhaft sein. Es kann auch teilweise oder vollständig sein, je nachdem, welche Waren oder Unternehmen betroffen sind.

Embargos können Auswirkungen auf die internationale Handelsbeziehungen und die Wirtschaft haben, da sie den Handel und die Investitionen einschränken und zu höheren Preisen für bestimmte Waren führen können. Unternehmen, die von Embargos betroffen sind, müssen alternative Lieferanten oder Märkte finden, um ihre Geschäfte aufrechtzuerhalten.



FLIGHT RAPID | BUDGET | CHARTER | TEMPERATURE | ON BOARD | HEAVY DUTY | DANGEROUS | DOOR DOOR | PACKAGING | CUSTOMS

Tel.: +49 2154 815-796  
air@itc-logic.com | www.itc-logic.de

## HAWB

Haus Luftfrachtbrief (Ihr Frachtdokument bei Sendungen im Sammelverkehr) Ein House-Airwaybill (auch House Bill of Lading oder Master Airwaybill) ist ein Luftfrachtbrief, der von einem Luftfrachtspediteur ausgestellt wird und den Transport von Luftfracht von einer bestimmten Verladestelle zu einem Zielort dokumentiert.

Im Gegensatz zum Master-Airwaybill, der vom Luftfrachtführer ausgestellt wird, ist der House-Airwaybill ein von einem Luftfrachtspediteur ausgestelltes Dokument. Der House-Airwaybill wird von einem Luftfrachtspediteur verwendet, um den Transport von Luftfracht zu organisieren und die Einhaltung der Transportvorschriften sicherzustellen. Er enthält Informationen über den Absender, den Empfänger, die Art der Luftfracht, das Gewicht und die Abmessungen der Fracht, den Abhol- und Zielort sowie andere relevante Informationen.

Der House-Airwaybill wird in der Regel von einem Luftfrachtspediteur ausgestellt, der als Vermittler zwischen dem Absender und dem Luftfrachtführer agiert. Wenn die Luftfracht ankommt, wird der House-Airwaybill gegen den Master-Airwaybill ausgetauscht, der vom Luftfrachtführer ausgestellt wird.

## LOWER DECK

Frachtraum unter dem Passagierdeck

## MAIN DECK

Hauptdeck (im Passagierflugzeug: Sitzbereich der Passagiere)

## MANIFEST

Sammeldokument für alle Sendungen innerhalb einer Sammelsendung (beim Spediteur) bzw. bei allen Ladungen eines Fluges (bei Fluglinien)





## MAWB

Sammelluftfrachtbrief von Spediteur zu Spediteur (**Consolidation**). Ein MAWB (**Master Airway Bill**) ist ein Luftfrachtbrief, der vom Luftfrachtführer ausgestellt wird und den Transport von Luftfracht von einem Flughafen zum nächsten dokumentiert.

Er wird vom Luftfrachtführer als Vertrag zwischen ihm und dem Absender oder dem Luftfrachtspediteur ausgestellt und enthält wichtige Informationen über die Luftfracht, wie z.B. die Art und das Gewicht der Fracht, die Namen und Adressen des Absenders und Empfängers, den Abhol- und Zielort, den Transportpreis und andere spezifische Anweisungen und Informationen.

Der MAWB wird vom Luftfrachtführer an den Luftfrachtspediteur oder den Absender ausgestellt und dient als Grundlage für den Transport von Luftfracht.

Der Luftfrachtspediteur kann auf der Grundlage des MAWB weitere Dokumente wie den House-Airwaybill (HAWB) ausstellen, um den Transport von Luftfracht zu organisieren und die Einhaltung der Transportvorschriften sicherzustellen. Der MAWB wird in der Regel elektronisch ausgestellt und verschickt. Sobald die Luftfracht ihr Ziel erreicht hat, wird der MAWB gegen den House-Airwaybill (HAWB) ausgetauscht, der vom Luftfrachtspediteur ausgestellt wird und die Transportdokumentation auf Ebene der einzelnen Sendungen enthält.

## MIXED VERSION

Flugzeug mit geteiltem „Main Deck“ für Passagiere und Fracht

## PALLET STATION

Palettenstation zum Abfertigen von Flugpaletten



## ROUTING

Transportweg der Fracht (z. B. über diverse Umlade Flughäfen)

## ULD

ULD steht für **Unit Load Device** und bezeichnet verschiedene Lademittel für den Luftfracht Transport

## ROUTING ORDER

Genereller Auftrag an einen bestimmten Geschäftspartner, Ihre Sendungen zu den mit der ITC vereinbarten Tarifen und Leistungen zu versenden

## VOLUME WEIGHT

Volumengewicht / Frachtpflichtiges Gewicht, bei sperriger Ware

## T/T (AIRPORT/AIRPORT)

**Transit Time** gibt an, wie lange es dauert, bis eine Sendung von einem Ort zum anderen geliefert wird.

Diese Zeit hängt von verschiedenen Faktoren ab, wie zum Beispiel der Entfernung zwischen den Orten, dem Transportmodus, der Transportgeschwindigkeit und eventuellen Zwischenstopps oder Verzögerungen auf dem Weg. Die T/T Transit Time ist ein wichtiger Faktor bei der Planung von Lieferungen und dem Festlegen von Lieferterminen.

# 4



## LAGERLOGISTIK

**Logistik beschreibt die Planung, Durchführung und Kontrolle von Güter- und Informationsströmen innerhalb eines Unternehmens oder zwischen verschiedenen Unternehmen.**

Dabei geht es um die optimale Gestaltung von Prozessen und Abläufen entlang der gesamten Wertschöpfungskette, von der Beschaffung über Produktion und Lagerung bis hin zur Distribution und Entsorgung.

Ziel der Logistik ist es, die Versorgung von Kunden und die Bedürfnisse des Marktes zu erfüllen und dabei gleichzeitig Effizienz und Wirtschaftlichkeit zu maximieren. Dazu müssen verschiedene Faktoren wie Transportwege, Lagerhaltung, Bestell- und Lieferprozesse sowie die Informationsflüsse sorgfältig geplant und koordiniert werden.

In der heutigen globalisierten Welt ist die Logistik zu einem entscheidenden Wettbewerbsfaktor geworden, der über den Erfolg oder Misserfolg von Unternehmen entscheiden kann. Eine effektive Logistik ermöglicht es Unternehmen, schnell auf Veränderungen im Markt zu reagieren, Kosten zu senken und die Kundenzufriedenheit zu steigern.



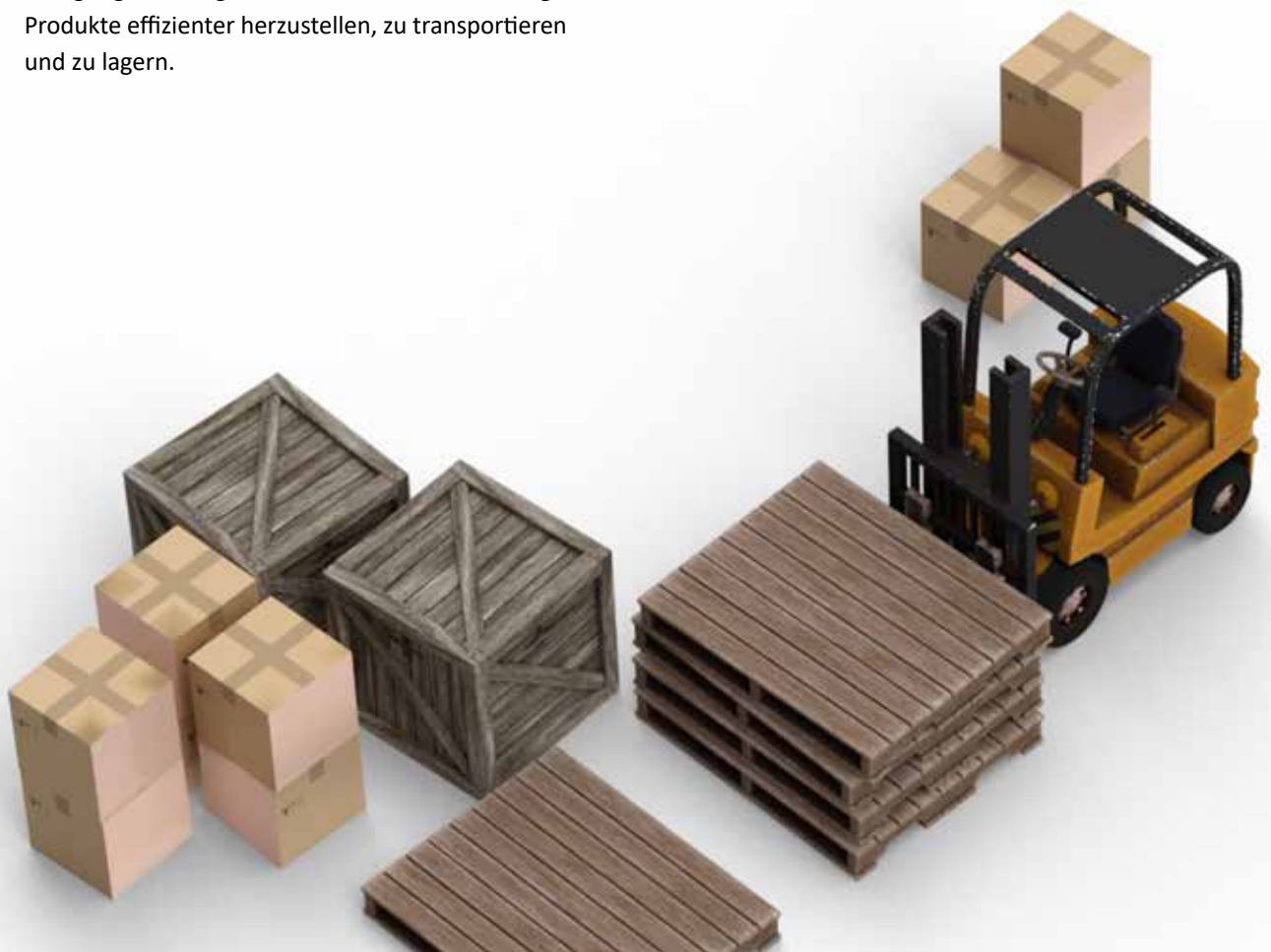
## ASSEMBLING

Assembling ist ein Prozess in der Logistik, bei dem einzelne Teile oder Komponenten zu einem fertigen Produkt zusammengebaut werden. Dieser Prozess wird häufig in der Fertigungsindustrie eingesetzt, um Produkte herzustellen, die aus mehreren Einzelteilen bestehen.

Im Rahmen des Assembling-Prozesses können unterschiedliche Arbeitsschritte erforderlich sein, wie zum Beispiel das Anbringen von Schrauben oder Nieten, das Verbinden von Kabeln oder das Verkleben von Materialien. Dieser Prozess kann entweder manuell oder automatisiert erfolgen, abhängig von den Anforderungen des Produkts und des Produktionsprozesses. Der Assembling-Prozess kann auch dazu beitragen, die Lieferkette zu optimieren, indem er den Transport von größeren und schwereren Produkten vereinfacht und das Risiko von Transportschäden verringert.

Darüber hinaus ermöglicht er eine effizientere Nutzung von Lagerkapazitäten, indem Einzelteile und Komponenten zusammengefügt und als fertige Produkte gelagert und versendet werden können. Insgesamt ist das Assembling ein wichtiger Bestandteil der

Fertigungs und Logistikindustrie, der dazu beiträgt, Produkte effizienter herzustellen, zu transportieren und zu lagern.



## BESTANDSMANAGEMENT

Die Verwaltung von Warenbeständen, um sicherzustellen, dass genügend Waren auf Lager sind, um die Nachfrage zu erfüllen, ohne zu viel Lagerbestand anzusammeln.

## CROSS-DOCKING

Cross-Docking ist eine Logistikmethode, bei der Waren und Produkte direkt vom Einlagerungs oder Empfangsdock eines Lagers oder Verteilzentrums auf das Auslagerungsdock verladen werden, ohne dass sie vorher im Lager gelagert werden. Ziel ist es, den Lagerbestand und die damit verbundenen Kosten zu reduzieren, indem Waren schnell und effizient durch das Lager bewegt werden und direkt an den Endkunden oder an den nächsten Schritt der Lieferkette verschickt werden.

Beim Cross-Docking werden die Waren und Produkte in der Regel mit Hilfe von Förderbändern, Gabelstaplern oder anderen Materialtransportgeräten direkt vom Einlagerungsdock auf das Auslagerungsdock transportiert. Dadurch können Waren schneller und effizienter durch das Lager bewegt werden, ohne dass sie zwischengelagert werden müssen. Dies kann zu erheblichen Einsparungen bei der Lagerhaltung, dem Handling und der Transportzeit führen.

Cross-Docking wird oft in Branchen eingesetzt, bei denen die Nachfrage schnell schwankt oder die Lieferzeiten kurz sind, wie z.B. in der Lebensmittel- und Bekleidungsindustrie. Die Methode erfordert jedoch eine sorgfältige Planung und Koordination, um sicherzustellen, dass die Waren rechtzeitig und in der richtigen Reihenfolge ankommen und dass Engpässe oder Verzögerungen vermieden werden.

**Technical Services**  
**Ihr Team für**  
Hubsteiger-, Notstrom-, Tank-  
und Winter-Service

...und das Ganze als **24h Service**



**Gemeinsam lösen wir Ihr Problem!**

+49 2154 815-779



# LAST-COME FIRST-SERVE

## LAGERMANAGEMENTSYSTEME

### FIFO

**First-In First-Out (FIFO)** ist ein Lagermanagement-System, bei dem die ältesten Waren oder Produkte zuerst verkauft oder verwendet werden. Dies bedeutet, dass die zuerst eingetroffenen Waren zuerst verkauft werden, bevor die neueren Waren verkauft werden. Das FIFO-System wird oft in Branchen eingesetzt, in denen Produkte eine begrenzte Haltbarkeit haben, wie z.B. bei Lebensmitteln oder medizinischen Geräten.

Durch die Verwendung des FIFO-Systems wird sichergestellt, dass ältere Produkte zuerst verkauft oder verwendet werden, bevor sie verfallen oder unbrauchbar werden. Dadurch wird auch eine Überbestandung vermieden und das Risiko von Verlusten und Verschwendung minimiert. In der Praxis bedeutet das FIFO-System, dass die ältesten Waren oder Produkte im Lager oder im Regal vorne platziert werden und die neueren Waren hinten.

Wenn ein Kunde oder ein Produktionsauftrag bearbeitet wird, werden die ältesten Produkte zuerst entnommen und verkauft oder in der Produktion verwendet, während die neueren Produkte im Lager verbleiben.

### LIFO

**Last-In First-Out (LIFO)** ist ein Inventurverfahren, das bei der Auslagerung von Produkten aus einem Lager verwendet wird. Es besagt, dass die zuletzt eingelagerten Produkte als erstes wieder ausgelagert werden.

Dieses Verfahren wird von Unternehmen verwendet, die keine spezielle Lagerstrategie besitzen oder die eine einfache und kostengünstige Methode bevorzugen. Die Produkte werden im Lager vor andere Paletten gestellt oder auf andere Artikel gestapelt, wodurch die zuletzt eingelagerten Produkte immer an erster Stelle liegen. Wenn ein Produkt ausgelagert werden muss, wird automatisch das zuletzt eingelagerte Produkt als erstes entnommen.

Obwohl das LIFO-Verfahren eine einfache und kostengünstige Methode ist, ist es nur für Unternehmen geeignet, die unempfindliche Lagerprodukte besitzen. Denn es kann vorkommen, dass einige Artikel in einem Lager immer an den hintersten Lagerplätzen liegen und somit nie genutzt werden. Das bedeutet, dass diese Produkte möglicherweise nicht verkauft werden und das Unternehmen dadurch Verluste erleiden könnte.

## KOMMISSIONIERUNG

Kommissionierung ist ein wichtiger Bestandteil der Lagerlogistik und bezieht sich auf den Prozess der Zusammenstellung von Waren und Produkten aus dem Lagerbestand, um Bestellungen von Kunden oder Produktionsaufträgen zu erfüllen.

Die Kommissionierung erfolgt in der Regel mithilfe von Scannern oder mobilen Geräten, die den Lagerbestand überwachen und die Mitarbeiter durch den Kommissionierprozess führen. Die Mitarbeiter suchen die benötigten Waren und Produkte aus dem Lagerbestand, verpacken sie entsprechend den Bestellanforderungen und versenden sie dann an den Kunden oder an den nächsten Schritt der Lieferkette.

Es gibt verschiedene Arten der Kommissionierung, wie z.B. die Einzelkommissionierung, bei der die Waren und Produkte für jeden Auftrag einzeln aus dem Lager geholt werden, oder die Sammelkommissionierung, bei der mehrere Aufträge zusammengefasst werden, um die Effizienz zu erhöhen.

Die Kommissionierung ist ein wichtiger Schritt in der Lieferkette und kann einen großen Einfluss auf die Kundenzufriedenheit und die Effizienz der Lagerlogistik haben. Eine gut organisierte und effiziente Kommissionierung kann dazu beitragen, Fehler zu reduzieren, die Lieferzeiten zu verkürzen und die Kosten zu senken.



## KONFEKTIONIERUNG

Konfektionierung ist ein Prozess in der Logistik, bei dem Waren oder Produkte in eine bestimmte Form oder Größe gebracht werden, um sie besser handhaben oder transportieren zu können. Dies kann beispielsweise das Verpacken, Zusammenstellen oder Umbauen von Produkten sein, um sie an die Bedürfnisse der Kunden anzupassen oder den Versand zu vereinfachen.

Die Konfektionierung kann manuell oder automatisiert erfolgen und ist in verschiedenen Branchen der Logistik üblich, wie beispielsweise in der Lebensmittel-, Elektronik- oder Bekleidungsindustrie. Beispielsweise können Lebensmittelprodukte in bestimmten Portionen oder Verpackungsgrößen konfektioniert werden, um die Haltbarkeit zu verlängern und die Handhabung zu vereinfachen.

Die Konfektionierung kann auch dazu beitragen, die Kosten und den Platzbedarf in der Lieferkette zu reduzieren, indem Produkte in kleinere Einheiten aufgeteilt werden, die leichter zu transportieren und zu lagern sind. Dadurch können auch Engpässe im Lager vermieden werden, indem der Lagerbestand besser aufgeteilt und verwaltet wird.

## LAGERUNG

Die Aufbewahrung von Waren und Produkten in einem Lagerhaus oder einer Lagerhalle.

## LMS

**Logistik Management Systeme** werden zur Überwachung und Steuerung von Logistikprozessen, einschließlich Bestandsverwaltung, Transportplanung und -verfolgung. **Noch aktuell?**



## OUTSOURCING

Die Auslagerung von Logistikprozessen an Drittanbieter, um Kosten zu sparen oder die Effizienz zu steigern.

## REFURBISHMENT

Refurbishment ist ein Prozess in der Logistik, bei dem gebrauchte Produkte oder Komponenten aufbereitet, überarbeitet und wieder in den Verkauf gebracht werden. Der Prozess umfasst verschiedene Maßnahmen wie Inspektion, Reparatur, Reinigung, Austausch von defekten Teilen und Wiederaufbau des Produkts in einen funktionsfähigen Zustand.

Das Refurbishment wird häufig in der Elektronik und IT-Industrie angewendet, um gebrauchte Geräte wie Laptops, Tablets oder Smartphones zu reparieren, aufzubereiten und wieder in den Verkauf zu bringen. Durch das Refurbishment können Unternehmen den Lebenszyklus von Produkten verlängern, wodurch Ressourcen und Energie gespart werden und die Umweltbelastung reduziert wird.

Refurbishment ist auch ein wichtiger Bestandteil von Circular Economy-Ansätzen, bei denen Produkte und Materialien so lange wie möglich genutzt werden sollen, um Abfall und Umweltverschmutzung zu minimieren. Unternehmen können durch den Einsatz von Refurbishment auch ihren ökologischen Fußabdruck reduzieren und gleichzeitig von den wirtschaftlichen Vorteilen profitieren, die durch die Wiederverwendung von Produkten entstehen.

Insgesamt ist Refurbishment ein wichtiger Prozess in der Logistik, der dazu beiträgt, Ressourcen zu schonen, Umweltbelastungen zu reduzieren und gleichzeitig wirtschaftliche Vorteile zu erzielen.



## Die perfekte Verpackungslösung für Ihr Unternehmen.

Individuelle Verpackungen für den weltweiten Transport.



Lösungen für Displays, KIT/CKD-, Automotive- und Konstruktivverpackungen

### Ihr Kontakt

Thomas Bertram  
Niederlassungsleiter  
+49 2104 1435-100  
tb@itc-konpack.de

ITC Konpack  
Gutenbergweg 4  
40699 Erkrath  
www.itc-konpack.de

## SUPPLY CHAIN

Die gesamte Lieferkette, die aus der Beschaffung von Rohstoffen, der Produktion, dem Transport und der Lieferung von Produkten besteht.

## TRANSPORT

Der physische Transport von Waren und Produkten von einem Ort zum anderen, der je nach Transportmittel (z.B. LKW, Schiff, Flugzeug) erfolgen kann.

## VERPACKUNG

Die Vorbereitung von Waren und Produkten für den Transport, einschließlich der Verpackung und Kennzeichnung von Paketen und Paletten.



## VERSAND

Der Prozess der Lieferung von Waren und Produkten an Kunden oder andere Empfänger.

## WWS

**Warehouse Management Systeme** (WWS, dt. Lagerverwaltungssystem) dienen, Lagerbestände effizient und genau zu verwalten. Ein effektives WWS hilft Unternehmen dabei, ihre Lagerbestände optimal zu verwalten, Bestellungen schneller zu bearbeiten und die Kundenzufriedenheit zu erhöhen.

Sie unterstützen Unternehmen bei der Organisation und Steuerung von Lageraktivitäten, wie z.B. Warenannahme, Lagerung, Kommissionierung, Verpackung und Versand. Ein WWS bietet in der Regel eine zentrale Datenbank, die es ermöglicht, den Standort, die Menge und die Verfügbarkeit von Lagerbeständen in Echtzeit zu verfolgen.

Es unterstützt auch die automatisierte Erstellung von Aufträgen für Warenbewegungen innerhalb des Lagers, wie z.B. für die Einlagerung von Waren oder für den Versand von Bestellungen an Kunden.

Einige bieten auch erweiterte Funktionen wie die Automatisierung von Lagerprozessen durch den Einsatz von Robotik oder die Integration mit anderen Unternehmenssystemen wie ERP-Systemen (Enterprise Resource Planning).

## 4.1 Lagerarten

### AUSSENLAGER

Das Außenlager ist ein Lager, das außerhalb des Unternehmensstandorts liegt, zum Beispiel in einem Logistikzentrum oder einem Hafen. Es kann dazu beitragen, die Transportkosten zu reduzieren und den Lieferprozess zu optimieren.

### AUTOMATISCHES LAGERSYSTEM

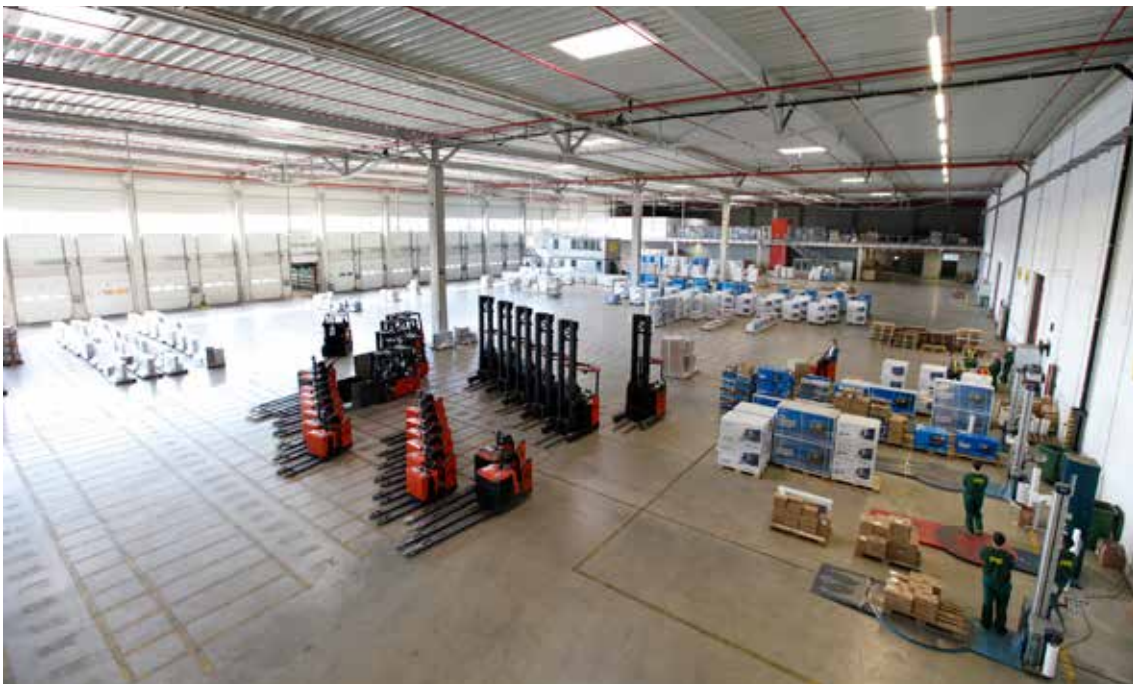
Das automatische Lagersystem ist ein vollautomatisiertes Lager, das von computergesteuerten Systemen bedient wird. Es kann verschiedene Arten von Regalen und Fördersystemen nutzen und bietet eine hohe Effizienz bei der Lagerung und Kommissionierung von Gütern.

### BLOCKLAGER

Das Blocklager ist eine einfache Form des Lagers, bei dem die Güter direkt auf dem Boden gestapelt werden.

### FREILAGER

Das Freilager ist ein Lager, in dem die Güter im Freien gelagert werden. Diese Lagerart wird oft für sperrige Güter oder Güter mit hoher Wetterbeständigkeit verwendet.





## GEFAHRGUTLAGER

Das Gefahrgutlager ist ein speziell ausgestattetes Lager, das für die Lagerung von gefährlichen Stoffen konzipiert ist, um mögliche Risiken für Mensch und Umwelt zu minimieren.

## KLEIN(TEILE)LAGER

Das Kleinlager ist eine einfache Form des Lagers, die in der Regel von kleineren Unternehmen oder Privatpersonen genutzt wird, um kleinere Mengen von Gütern zu lagern.

## HOCHREGALLAGER

Ein Hochregallager ist ein spezieller Lagertyp, bei dem Waren in Regalen mit großer Höhe gestapelt werden. Die Regale reichen oft mehrere Meter in die Höhe. Anstatt den begrenzten Platz in herkömmlichen Regalen zu nutzen, können Hochregallager den vertikalen Raum optimal nutzen.

In einem Hochregallager sind die Regale so konstruiert, dass sie viele Lagerplätze für die Waren bieten. Um auf die Waren zuzugreifen, werden Gabelstapler oder automatisierte Systeme verwendet, die in die Höhe reichen können.

Hochregallager sind besonders nützlich für Unternehmen mit vielen Waren, da sie den verfügbaren Platz optimal nutzen und den Zugriff auf die Waren erleichtern. Sie werden häufig in der Logistik, im Einzelhandel und in der Produktion eingesetzt.

Die Vorteile eines Hochregallagers sind eine effiziente Nutzung des Platzes, eine verbesserte Bestandsverwaltung und eine bessere Kontrolle über den Lagerbestand. Durch die vertikale Lagerung können Unternehmen auch Platz sparen und möglicherweise Kosten für ein größeres Lager reduzieren.





## KÜHLLAGER

Das Kühlager ist ein Lager, in dem die Güter unter kontrollierten kühlen Bedingungen gelagert werden, um eine Verderblichkeit oder Verschlechterung zu vermeiden.

## KONSIGNATIONSLAGER

Ein Konsignationslager ist ein Lager für Waren, die Eigentum eines Lieferanten oder Verkäufers bleiben, bis sie vom Kunden abgerufen oder verkauft werden. Es kann entweder von einem externen Logistikdienstleister oder direkt beim Kunden eingerichtet werden. Der Kunde hat Zugang zu den Waren ohne Vorauszahlung. Erst bei Verbrauch oder Verkauf erfolgt die Abrechnung mit dem Logistikunternehmen.

Konsignationslager werden in verschiedenen Branchen wie Einzelhandel, Automobilindustrie oder Kunstwelt eingesetzt, um Lagerkosten zu optimieren und Lieferketten effizienter zu gestalten. Praktisch gesehen kann ein Konsignationslager beispielsweise das Lager eines Logistikdienstleisters bei z.B. einem Automobilzulieferer sein, von dem aus Waren getaktet vom Kunden abgerufen und direkt ans Band geliefert werden. Die Abrechnung durch den Lieferanten erfolgt dann erst nach Meldung von Abwurf und Auslagerung durch den Logistiker.

## REGALLAGER

Das Regallager ist eine Lagerform, bei der die Güter in Regalen gestapelt werden. Es gibt verschiedene Arten von Regallagern wie Palettenregale, Fachbodenregale oder Durchlaufregale.

## ZOLLLAGER

Ein Zolllager ist ein Lager, in dem Waren unter zollamtlicher Überwachung gelagert werden können, ohne dass die Einfuhrzölle und Steuern sofort bezahlt werden müssen. Die Waren bleiben im Zolllager, bis sie an ihren endgültigen Bestimmungsort transportiert werden oder bis sie aus dem Lager ausgeführt werden.

Zolllager sind besonders nützlich für Unternehmen, die Waren importieren und diese noch nicht verkauft haben oder deren endgültige Bestimmung noch nicht feststeht. Sie ermöglichen es diesen Unternehmen, die Waren zu lagern, ohne die Einfuhrzölle und Steuern sofort bezahlen zu müssen. Dadurch können die Unternehmen ihre Liquidität verbessern und die Waren erst dann verkaufen oder weiterverarbeiten, wenn sie dafür bereit sind.

Es gibt verschiedene Arten von Zolllagern, wie zum Beispiel öffentliche Zolllager, private Zolllager oder spezielle Zolllager für bestimmte Arten von Waren wie Alkohol oder Tabak. Zolllager werden von den Zollbehörden kontrolliert und überwacht, um sicherzustellen, dass alle Vorschriften eingehalten werden.



# 5



## ADR / GEFAHRGUT

ADR steht für „Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route“ und bezieht sich auf das internationale Abkommen für den Straßentransport gefährlicher Güter.

Das Abkommen wurde von den Mitgliedsstaaten der Europäischen Union sowie von einigen anderen Ländern unterzeichnet und regelt den Transport von gefährlichen Gütern auf der Straße.

Das ADR-Abkommen definiert die Bedingungen, unter denen gefährliche Güter transportiert werden dürfen, und legt Anforderungen an die Verpackung, Kennzeichnung und Dokumentation fest. Es stellt sicher, dass der Transport von gefährlichen Gütern auf der Straße sicher und effizient durchgeführt wird und dass die Gesundheit und Sicherheit von Menschen, Tieren und der Umwelt geschützt werden.

Zu den gefährlichen Gütern, die dem ADR-Abkommen unterliegen, gehören explosive Stoffe, Gase, entzündbare Flüssigkeiten, giftige Substanzen und radioaktive Materialien. Der Transport dieser Güter erfordert besondere Kenntnisse und Fähigkeiten sowie spezielle Fahrzeuge und Ausrüstung. Unternehmen, die gefährliche Güter transportieren, müssen in der Regel spezielle Schulungen und Zertifizierungen nachweisen und strenge Sicherheitsvorschriften einhalten.

Gemäß den Vorschriften der ADR und GGVS (**Gefahrgutverordnung Straße**) ist es erforderlich, dass gefährliche Güter, die auf LKWs transportiert werden, gut sichtbar und eindeutig gekennzeichnet werden. Dies gilt sowohl für den LKW als auch für die Behälter, die das Gefahrgut enthalten. Die Kennzeichnung muss die Gefahrgutklasse, die Entzündbarkeit, Toxizität und den Aggregatzustand des Stoffs definieren. Der Fahrer muss auch Unfallmerkbücher bei sich führen. Es gibt gesetzliche Vorschriften für die Kennzeichnung von Gefahrguttransporten:

Ein LKW, der Gefahrgut transportiert, muss an der Vorder- und Rückseite immer mit orangefarbenen Warntafeln gekennzeichnet sein. Die Warntafeln sind durch einen schwarzen Balken in der Mitte geteilt. Die UN-Nummer, die das Gefahrgut angibt (z.B. 1203 für Benzin), befindet sich im unteren Teil der Tafel. Die obere Ziffernkombination zeigt anhand der Gefahrgutklassen entsprechend der UN-Klassifizierung die von dem Stoff ausgehenden Gefahren.

Wenn ein LKW mehrere gefährliche Stoffe transportiert, werden auf den orangenen Warntafeln keine Nummern angegeben.

Bei explosiven Stoffen gibt es eine Sonderregelung. Hier wird auf den Warntafeln nicht die Nummer 1 angegeben, sondern die 3 oder 4, um eine Verwechslungsgefahr mit der Ziffer 7 zu vermeiden.

Die Behälter, die gefährliche Güter enthalten, müssen mit einem eindeutigen Gefahrgutzettel oder Gefahrgutaufkleber gekennzeichnet werden. Die Gefahrgutzeichen auf den Gefahrgutzetteln werden in unserer 2. Checkliste besprochen.

Wenn explosive oder radioaktive Güter (Gefahrgutklasse 1 und 7) transportiert werden, müssen sowohl die Behälter als auch Großzettel außen am LKW deutlich gekennzeichnet sein.

Es gibt auch einen Sonderfall, in dem LKWs Gefahrgüter im erwärmten Zustand transportieren. In diesem Fall müssen alle vier Seiten des LKWs oder Tanks mit Warnschildern markiert werden. Diese Warnschilder bestehen aus einem roten Dreieck, in dessen Mitte ein Thermometer-Symbol zu sehen ist.



# WARUM MÜSSEN GEFAHRGÜTER GEKENNZEICHNET WERDEN?

Gefahrgüter müssen gekennzeichnet werden, damit jeder, der mit ihnen zu tun hat, vor möglichen Gefahren gewarnt wird und sicher damit umgehen kann. Die Kennzeichnung dient dazu, Menschen, die Umwelt und Eigentum zu schützen, indem wichtige Informationen zur Verfügung gestellt werden.

Durch die Kennzeichnung können potenzielle Gefahren erkannt werden, und es können entsprechende Vorsichtsmaßnahmen ergriffen werden. Wenn die Art der Gefahr bekannt ist, können geeignete Schutzmaßnahmen ergriffen werden, um Verletzungen oder Schäden zu vermeiden.

In Arbeitsumgebungen, in denen mit Gefahrgütern gearbeitet wird, müssen die Mitarbeiter über die Gefahren informiert sein, um sich selbst zu schützen. Die Kennzeichnung ermöglicht es den Mitarbeitern, die richtigen Sicherheitsvorkehrungen zu treffen und geeignete Schutzkleidung zu tragen.

Beim Transport von Gefahrgütern auf Straßen, Schienen, in der Luft oder auf dem Wasser müssen sowohl die Transportmittel als auch die beteiligten Personen über die Art der transportierten Gefahr informiert sein. Dadurch können angemessene Maßnahmen ergriffen werden, um das Risiko von Unfällen zu minimieren und im Falle eines Vorfalls richtig zu reagieren.

Bestimmte Gefahrgüter können auch eine Gefahr für die Umwelt darstellen. Durch die Kennzeichnung können entsprechende Umweltschutzmaßnahmen ergriffen werden, um das Risiko von Verschmutzungen oder Umweltschäden zu verringern.

Im Falle eines Unfalls oder einer Notfallsituation ist es wichtig, dass Rettungskräfte, Feuerwehr oder andere Einsatzkräfte schnell erkennen können, um welche Art von Gefahrgut es sich handelt. Die Kennzeichnung ermöglicht eine schnelle und effektive Reaktion in solchen Situationen, da die Einsatzkräfte die nötigen Informationen haben, um angemessene Maßnahmen zu ergreifen.

Die Kennzeichnung von Gefahrgütern erfolgt normalerweise gemäß international anerkannten Standards wie UN-Nummern, Gefahrensymbolen, Warnhinweisen und spezifischen Etiketten oder Plaketten. Diese Standards sorgen für eine einheitliche Kennzeichnung auf globaler Ebene und erleichtern so den sicheren Umgang mit Gefahrgütern weltweit.

## 5.1 Gefahrgutklassen

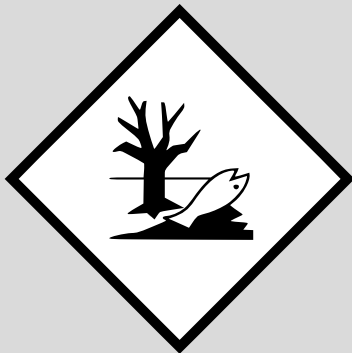
### KLASSE 1: EXPLOSIVE STOFFE

Explosive Stoffe und Gegenstände, die durch eine chemische Reaktion eine explosionsartige Wirkung erzeugen können. Diese Klasse ist in sechs Unterklassen und Verträglichkeitsgruppen unterteilt, die auf der Grundlage ihrer Art und Weise der Explosionsgefahr eingestuft werden, über genauere Stoffeigenschaften informieren und Zusammenladeverbote regeln.



### BEISPIELE:

Sprengstoffe, Schwarzpulver, Feuerwerkskörper, Leuchtpulver, Blitzlichtpulver



### UMWELTGEFÄHRDENDE STOFFE

Repräsentiert keine eigene Gefahrgutklasse, sondern dient als zusätzliche Kennzeichnung, die, falls die Kriterien für einen umweltgefährdenden Stoff zutreffen, zusätzlich an Verpackungen, Tanks etc. anzubringen ist.

## UNTERKLASSEN

### 1.1

Stoffe und Gegenstände, die massenexplosionsfähig sind (eine Massenexplosion ist eine Explosion, die nahezu die gesamte Ladung praktisch gleichzeitig erfasst).

### 1.2

Stoffe und Gegenstände, die die Gefahr der Bildung von Splittern, Spreng- und Wurfstücken aufweisen, aber nicht massenexplosionsfähig sind.

### 1.3

Stoffe und Gegenstände, die eine Feuergefahr besitzen und die entweder eine geringe Gefahr durch Luftdruck oder eine geringe Gefahr durch Splitter-, Spreng- und Wurfstücke oder durch beides aufweisen, aber nicht massenexplosionsfähig sind, bei deren Verbrennung beträchtliche Strahlungswärme entsteht, oder die nacheinander so abbrennen, dass eine geringe Luftdruckwirkung oder Splitter-, Sprengstück-, Wurfstückwirkung oder beide Wirkungen entstehen.

### 1.4

Stoffe und Gegenstände, mit geringer Explosionsgefahr – Auswirkungen bleiben auf das Versandstück beschränkt.

### 1.5

Sehr unempfindliche massenexplosionsfähige Stoffe – Als Minimalanforderung gilt, dass sie beim Außenbrandversuch nicht explodieren dürfen.

### 1.6

Extrem unempfindliche nicht massenexplosionsfähige Stoffe – Stoffe bei denen (unter normalen Beförderungsbedingungen) eine vernachlässigbare Wahrscheinlichkeit zu einer unbeabsichtigten Zündung oder Fortpflanzung der Explosion besteht.





## VERTRÄGLICHKEITSGRUPPEN

Bei der Gefahrgutklasse 1, auch bekannt als Explosive Stoffe und Gegenstände, gibt es Verträglichkeitsgruppen, um die Wechselwirkungen zwischen verschiedenen explosiven Stoffen zu berücksichtigen. Diese Verträglichkeitsgruppen dienen dazu, festzustellen, welche explosiven Stoffe miteinander in Konflikt geraten könnten und daher nicht zusammen gelagert, transportiert oder gehandhabt werden sollten.



### Verträglichkeitsgruppen

<b>A</b>	Zündstoff
<b>B</b>	Gegenstand mit Zündstoff und weniger als zwei wirksamen Sicherungsvorrichtungen (features)
<b>C</b>	Treibstoff oder anderer deflagrierender explosiver Stoff
<b>D</b>	Detonierender explosiver Stoff oder Schwarzpulver
<b>E</b>	Gegenstand mit detonierendem explosivem Stoff ohne Zündmittel mit treibender Ladung
<b>F</b>	Gegenstand mit detonierendem explosivem Stoff mit seinem eigenen Zündmittel, mit treibender Ladung oder ohne treibende Ladung
<b>G</b>	Pyrotechnischer Stoff oder Gegenstand mit pyrotechnischem Stoff
<b>H</b>	Gegenstand, der sowohl explosiven Stoff als auch weißen Phosphor enthält
<b>J</b>	Gegenstand, der sowohl explosiven Stoff als auch entzündbare Flüssigkeit oder entzündbares Gel enthält
<b>K</b>	Gegenstand, der sowohl explosiven Stoff als auch giftigen chemischen Wirkstoff enthält
<b>L</b>	Explosiver Stoff oder Gegenstand mit explosivem Stoff, der ein besonderes Risiko darstellt und eine Trennung jeder einzelnen Art erfordert
<b>N</b>	Gegenstand, der nur extrem unempfindliche detonierende Stoffe enthält
<b>S</b>	Stoff oder Gegenstand, der so verpackt oder gestaltet ist, dass jede durch nicht beabsichtigte Reaktion auftretende Wirkung auf das Versandstück beschränkt bleibt



## KLASSE 2: GASE UND GASFÖRMIGE STOFFE

Reine Gase, Gasmischungen, Gemische eines oder mehrerer Gase mit einem oder mehreren anderen Stoffen sowie Gegenstände, die solche Stoffe enthalten

Gase sind Stoffe, die bei 50 °C einen Dampfdruck von mehr als 3 bar haben oder bei 20 °C und 1013 mbar Druck vollständig gasförmig sind. Zu dieser Klasse gehören komprimierte (verdichtete), verflüssigte oder gelöste Gase.

Bei Kennzeichnung des Gefahrengrads werden Großbuchstaben verwendet. Diese Großbuchstaben sind die Anfangsbuchstaben der englischen Bezeichnung.

### BEISPIELE:

Propangas, Wasserstoff, Haarspray, Acetylen, Lachgas

Gefahrengrad	Bedeutung	Englisch
A	erstickend	asphyxiant
O	brandfördernd	oxidizing
F	entzündlich	flammable
T	giftig	toxic
C	ätzend	corrosive

## KLASSE 3: ENTZÜNDBARE FLÜSSIGE STOFFE

Die Klasse 3 beinhaltet Stoffe und Gegenstände, die bei 20 °C und 1013 mbar flüssig sind, bei 50 °C maximal 3 bar Dampfdruck haben, bei 20 °C und 1013 mbar nicht vollständig gasförmig sind und einen Flammpunkt von höchstens 60 °C haben.

Entzündbare flüssige Stoffe und geschmolzene feste Stoffe mit einem Flammpunkt über 60 °C, die auf oder über ihren Flammpunkt erwärmt sind, sind ebenfalls Stoffe der Klasse 3. Beispiele: Benzin, Alkohol, bestimmte verflüssigte Metalle.



**BEISPIELE:** Benzin, Alkohol

## KLASSIFIZIERUNGSCODES

Die Eigenschaften der einzelnen Stoffe bzw. Gegenstände der Klasse 3 sind in Klassifizierungscodes unterteilt, um ihre Eigenschaften anzuzeigen:

Code	Eigenschaft
<b>F</b>	entzündbare flüssige Stoffe ohne Nebengefahr
<b>F1</b>	entzündbare flüssige Stoffe mit einem Flammpunkt von höchstens 60 °C
<b>F2</b>	entzündbare flüssige Stoffe mit einem Flammpunkt über 60 °C, die auf oder über ihren Flammpunkt erwärmt zur Beförderung aufgegeben oder befördert werden (erwärmte Stoffe)
<b>FT</b>	entzündbare flüssige Stoffe, giftig
<b>FT1</b>	entzündbare flüssige Stoffe, giftig
<b>FT2</b>	Mittel zur Schädlingsbekämpfung (Pestizide)
<b>FC</b>	entzündbare flüssige Stoffe, ätzend
<b>FTC</b>	entzündbare flüssige Stoffe, giftig und ätzend
<b>D</b>	desensibilisierte explosive flüssige Stoffe

Zusätzlich wird der Gefährlichkeitsgrad über die Verpackungsgruppe wiedergegeben:

- VG I** Stoffe mit hoher Gefahr und einem Siedebeginn unter 35 °C
- VG II** Stoffe mit mittlerer Gefahr, einem Flammpunkt kleiner 23 °C und einem Siedebeginn über 35 °C
- VG III** Stoffe mit niedriger Gefahr, einem Flammpunkt zwischen 23 und 60 °C, sowie einem Siedebeginn über 35 °C

## KLASSE 4.1: ENTZÜNDBARE FESTE STOFFE, SELBSTZERSETZLICHE STOFFE, POLYMERISIERENDE STOFFE DESENSIBILISIERTE EXPLOSIVE STOFFE



Stoffe der Klasse 4.1 sind leicht entzündliche feste Stoffe und Gegenstände, die durch Funkenflug entzündet werden können oder durch Reibung einen Brand verursachen können. Des Weiteren umfasst die Klasse 4.1 selbstzersetzliche Stoffe, die bei außergewöhnlich hohen Temperaturen oder durch Kontakt mit Verunreinigungen zu stark exothermen Zersetzungen neigen.

Explosive Stoffe, die mit einer solchen Menge Wasser oder Alkohol befeuchtet sind oder die eine solche Menge Plastifizierungs- oder Inertisierungsmittel enthalten, dass die explosiven Eigenschaften unterdrückt sind, sind ebenso Stoffe der Klasse 4.1.

**BEISPIELE:** Kautschukreste, Zündhölzer, Schwefel



## KLASSE 4.2: SELBSTENTZÜNDLICHE STOFFE

Selbstentzündliche Stoffe sind Stoffe einschließlich Mischungen und Lösungen (flüssig oder fest), die sich in Berührung mit Luft schon in kleinen Mengen innerhalb von 5 Minuten entzünden.

Dazu kommen Stoffe und Gegenstände, einschließlich Mischungen und Lösungen, die in Berührung mit Luft selbsterhitzenfähig sind. Diese Stoffe können sich nur in größeren Mengen (mehrere kg) und nach längeren Zeiträumen (Stunden oder Tagen) entzünden.



### BEISPIELE:

Weißer Phosphor, Kohle, Fischmehl, Kopra, Firnisse

## KLASSE 4.3: STOFFE, DIE IN BERÜHRUNG MIT WASSER ENTZÜNDLICHE GASE BILDEN

Der Klasse 4.3 sind Stoffe sowie Gegenstände mit Stoffen dieser Klasse zuzuordnen, die bei Berührung mit Wasser entzündbare Gase entwickeln, welche mit Luft explosionsfähige Gemische bilden können. Die Hitze einer solchen Reaktion mit Wasser kann auch zu einer Entzündung des entstandenen Gases oder einer Explosion führen.



### BEISPIELE:

Natrium, Carbid, Zinkstaub, Trichlorsilan

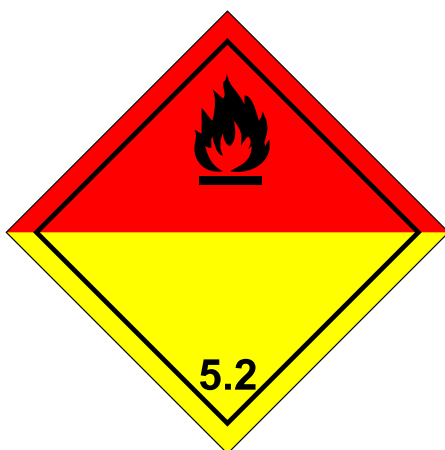
## KLASSE 5.1: ENTZÜNDEND WIRKENDE STOFFE

Stoffe, die selbst nicht notwendigerweise brennbar sein müssen und (im Allgemeinen durch Abgabe von Sauerstoff) einen Brand verursachen oder den Brand anderer Stoffe fördern können, sind Stoffe der Klasse 5.1.

Des Weiteren können brennbare Stoffe wie Ethylalkohol oder Aceton in Kombination mit starken Oxidationsmitteln wie Wasserstoffperoxid zu explosionsfähigen oder deflagrierenden Stoffen werden.

### BEISPIELE:

Sauerstoff, Wasserstoffperoxid, Kaliumchlorat, Salpetersäure, Natriumchlorat



## KLASSE 5.2: ORGANISCHE PEROXIDE

Der Klasse 5.2 sind alle organischen Peroxide zuzuordnen, die mehr als 1 % Aktivsauerstoff und mehr als 1 % Wasserstoffperoxid oder mehr als 0,5 % Aktivsauerstoff und mehr als 7 % Wasserstoffperoxid enthalten.

Der Unterschied zu oxidierenden Stoffen, die der Klasse 5.1 zugeordnet sind, liegt hierbei auch in zusätzlichen explosiven Reaktionen oder heftigen Brandverhalten bei einer Reaktion mit anderen brennbaren Stoffen. Organische Peroxide müssen aufgrund ihrer Reaktionsfreudigkeit auch getrennt von Stoffen der Klassen 1, 2.1, 3, 4 und 5.1 gelagert und transportiert werden.

### BEISPIELE:

Dibenzoylperoxid, Methyläthylketonperoxid



## KLASSE 6.1: GIFTIGE STOFFE

Der Begriff der Klasse 6.1 Giftige Stoffe umfasst Stoffe, von denen aus der Erfahrung bekannt oder nach tierexperimentellen Untersuchungen anzunehmen ist, dass sie bei einmaliger oder kurzdauernder Einwirkung in relativ kleiner Menge beim Einatmen, bei Absorption durch die Haut oder Einnahme zu Gesundheitsschäden oder zum Tode eines Menschen führen können.

Genetisch veränderte Mikroorganismen und Organismen sind dieser Klasse zuzuordnen, wenn sie deren Bedingungen erfüllen.

### BEISPIELE:

Cyanwasserstoff (Blausäure), Arsen, Pestizide

## KLASSE 6.2: ANSTECKUNGSGEFÄHRLICHE STOFFE

Der Begriff der Klasse 6.2 umfasst ansteckungsgefährliche Stoffe. Ansteckungsgefährliche Stoffe im Sinne der ADR/RID sind Stoffe, von denen bekannt oder anzunehmen ist, dass sie Krankheitserreger enthalten. Die Krankheitserreger sind Mikroorganismen (einschließlich Bakterien, Viren, Parasiten und Pilze) und andere Erreger wie Prionen, die bei Menschen oder Tieren Krankheiten hervorrufen können.

Genetisch veränderte Mikroorganismen und Organismen, biologische Produkte, diagnostische Proben und absichtlich infizierte lebende Tiere sind dieser Klasse zuzuordnen, wenn sie deren Bedingungen erfüllen.

### BEISPIELE:

Klinikabfälle, medizinische Proben



## KLASSE 7: RADIOAKTIVE STOFFE

Alle radioaktiven Stoffe und Gegenstände, die radioaktive Stoffe enthalten, sind Stoffe der Klasse 7. Die Unsicherheit bei radioaktiven Stoffen liegt darin, dass ihre Strahlung weder gerochen noch geschmeckt werden kann. Des Weiteren ist es unmöglich, radioaktive Strahlung mit bloßem Auge wahrzunehmen oder zu fühlen.

Außerdem führt Radioaktivität zu unkontrolliertem Zellwachstum, was bekanntermaßen Krebs im menschlichen Körper verursachen kann. Bei langfristiger Exposition gegenüber radioaktiver Strahlung kommt es zu bedeutenden Veränderungen in der DNA.

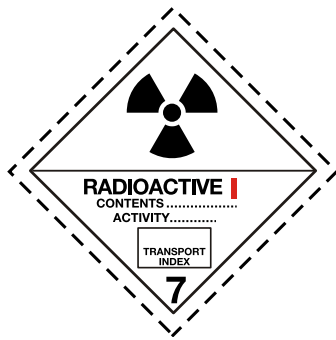
Aufgrund der Gefahren, die von radioaktiven Stoffen oder Gegenständen mit radioaktiver Strahlung ausgehen, ist es erforderlich, dass Mitarbeiter in Unternehmen regelmäßig eine Schulung für den Umgang mit diesen Stoffen erhalten.

Zusätzlich müssen Unternehmen, die im Arbeitsumfeld mit radioaktiven Stoffen arbeiten, eine Vielzahl von Vorschriften einhalten, um die Sicherheit der Mitarbeiter vor radioaktiver Strahlung zu gewährleisten.

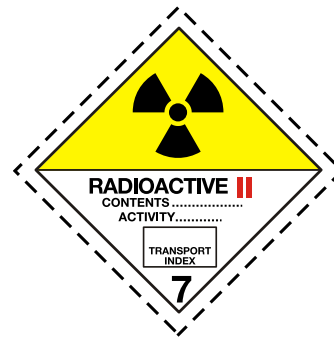
**BEISPIELE:** Uran, Plutonium, Cäsium







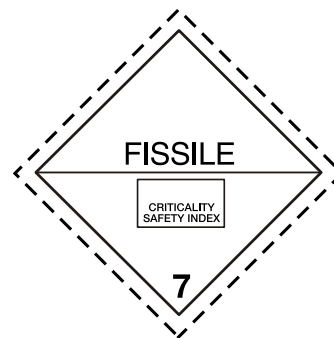
Kategorie I-WEISS (Gefahrzettel 7A)



Kategorie II-GELB (Gefahrzettel 7B)



Kategorie III-GELB (Gefahrzettel 7C)



Spaltbare Stoffe der Klasse 7 (Gefahrzettel 7E)

Bedingungen		Kategorie
Transportkennzahl (TI)	höchste Dosisleistung an jedem Punkt einer Außenfläche	
0	nicht größer als 0,005 mSv/h	I-WEISS
größer als 0, aber nicht größer als 1	größer als 0,005 mSv/h, aber nicht größer als 0,5 mSv/h	II-GELB
größer als 1, aber nicht größer als 10	größer als 0,5 mSv/h, aber nicht größer als 2 mSv/h	III-GELB
größer als 10	größer als 2 mSv/h, aber nicht größer als 10 mSv/h	III-Gelb

Daneben ist die Kritikalitätssicherheitskennzahl (CSI, Criticality safety index) zu berücksichtigen, der in den Gefahrzettel 7E eingetragen wird.

Diese Klasse und ihre Kennzeichnung ist auch in den UN Regulations for the Safe Transport of Radioactive Material der IAEA geregelt.

## KLASSE 8: ÄTZENDE STOFFE

Die Klasse 8 umfasst alle Stoffe, die durch chemische Einwirkung eine irreversible Schädigung der Haut verursachen oder beim Freiwerden materielle Schäden an anderen Gütern oder Transportmitteln herbeiführen oder sie sogar zerstören.

Unter den Begriff dieser Klasse fallen auch Stoffe, die erst bei Vorhandensein von Wasser einen ätzenden flüssigen Stoff oder in Gegenwart von natürlicher Luftfeuchtigkeit ätzende Dämpfe oder Nebel bilden.

## BEISPIELE:

Schwefelsäure, Natronlauge, Salzsäure



**SORB<sup>®</sup>XT**  
sicher | effizient | schnell

# Organische Bekämpfung und Reinigung AUSGELAUFFENER SUBSTANZEN.

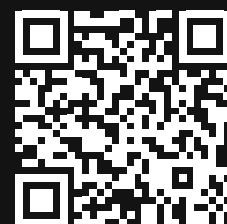
100% ABSORPTION: Öle, Treibstoffe, Chemikalien, Lacke, Farben uvm.

## Wir beraten Sie gerne!

📞 +49 2166 1268-160

✉️ [service@sorb-xt.de](mailto:service@sorb-xt.de)

🌐 [www.sorb-xt.de](http://www.sorb-xt.de)



Unsere  
Produktreihe

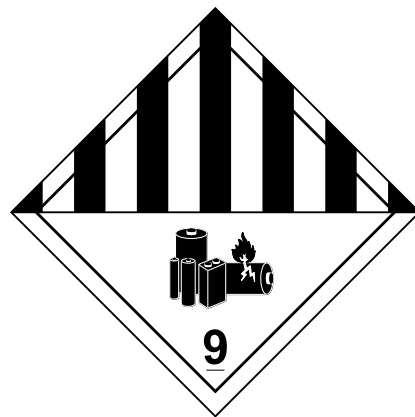
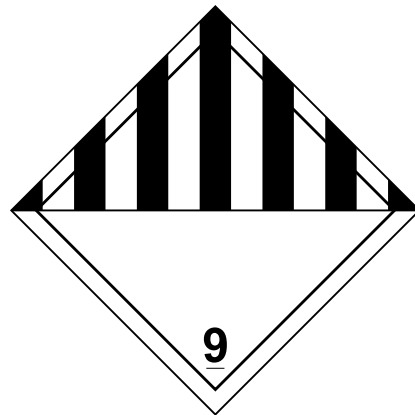
## KLASSE 9: VERSCHIEDENE GEFÄHR- LICHE STOFFE UND GEGENSTÄNDE

Unter die Klasse 9 fallen alle Stoffe und Gegenstände, die während der Beförderung eine Gefahr darstellen und die nicht unter eine der vorgenannten Klassen fallen.

Darunter fallen sonstige chemische oder toxikologische Gefahren, hohe oder niedrige Beförderungstemperaturen sowie physikalische Gefahren.

### BEISPIELE:

Trockeneis, flüssiger Stickstoff, Asbest,  
einige Airbagtypen



Quelle: <https://de.wikipedia.org/wiki/Gefahrgutklasse>

# 6



## VERZOLLUNG

**Verzollung ist der Prozess, bei dem Waren, die aus einem Land in ein anderes importiert oder exportiert werden, vom Zoll registriert und geprüft werden, um sicherzustellen, dass sie den geltenden gesetzlichen Bestimmungen entsprechen.**

Dies umfasst die Überprüfung der Waren auf ihre Zolltarifnummer, die Bestimmung der Zollgebühren und die Prüfung, ob bestimmte Beschränkungen, wie z.B. Quoten oder Embargos, für diese Waren gelten.

Sobald die Waren verzollt wurden, können sie in das Zielland eingeführt oder aus dem Ursprungsland ausgeführt werden.

## ATR

Das A.TR. ist eine Warenverkehrsbescheinigung für den Handel zwischen der EU und der Türkei. Es gilt für gewerbliche Waren (außer Agrar- und EGKS-Erzeugnisse) und setzt voraus, dass sich die Waren im freien Verkehr in der EU oder der Türkei befinden und direkt zwischen den beiden Ländern transportiert werden.

Waren, für die eine A.TR.-Bescheinigung ausgestellt wird, sind von Zöllen und Steuern befreit.

Der Exporteur oder sein Dienstleister füllt den A.TR.-Vordruck aus, der dann von der zuständigen Ausfuhrzollstelle vor der Warenausfuhr überprüft und bescheinigt wird. Eine nachträgliche Ausstellung ist ebenfalls möglich.

## ATLAS

Automatisiertes Tarif und Lokales Zollabwicklungssystem

## AUSFUHRANMELDUNG

Für den Versand von Waren in ein Nicht-EU-Land wird eine Ausfuhranmeldung erforderlich, wenn der Warenwert 1.000 Euro überschreitet. Die Ausfuhranmeldung besteht aus mehreren Formblättern, die beim entsprechenden Hauptzollamt eingereicht werden müssen.



# ZUVERLÄSSIGE LÖSUNGEN FÜR STEUERN UND ABGABEN

## FISKALVERTRETUNG

Eine Fiskalvertretung bezieht sich auf eine Vereinbarung, bei der ein Unternehmen, das in einem EU-Land ansässig ist, einen in einem anderen EU-Land ansässigen Vertreter beauftragt, die Umsatzsteuer-Registrierung und Meldungen in diesem Land durchzuführen.

Dies ist insbesondere für Unternehmen von Bedeutung, die grenzüberschreitend tätig sind und in mehreren Ländern Umsätze erzielen. Anstatt sich in jedem Land einzeln registrieren und Steuererklärungen abgeben zu müssen, können sie eine Fiskalvertretung beauftragen, um diese Aufgaben für sie zu erledigen.

Die Fiskalvertretung ist dafür verantwortlich, die Umsatzsteuer des Unternehmens in dem betreffenden Land zu berechnen, die entsprechenden Steuererklärungen einzureichen und die Steuern an die lokalen Steuerbehörden abzuführen.

Dies ist ein komplexes Thema und erfordert ein tiefes Verständnis der lokalen Steuervorschriften, weshalb viele Unternehmen einen spezialisierten Steuerberater oder einen erfahrenen Zollagenten beauftragen, um die Fiskalvertretung durchzuführen. Ein Beispiel für eine Fiskalvertretung könnte ein deutsches Unternehmen sein, das in Frankreich Waren verkauft.

Anstatt sich in Frankreich als ausländischer Unternehmer zu registrieren und die französische Umsatzsteuer selbst zu berechnen, könnte das Unternehmen einen französischen Vertreter beauftragen, die französische Fiskalvertretung durchzuführen. Der französische Vertreter würde dann im Namen des deutschen Unternehmens handeln, um die Umsatzsteuer-Registrierung und Meldungen in Frankreich durchzuführen.

Er würde die Umsatzsteuer des deutschen Unternehmens in Frankreich berechnen, die entsprechenden Steuererklärungen einreichen und die Steuern an die französischen Steuerbehörden abführen. Dies würde dem deutschen Unternehmen Zeit und Kosten sparen, da es nicht selbst in Frankreich registriert werden müsste und nicht die lokalen Steuervorschriften verstehen und befolgen müsste.

Stattdessen kann es einen erfahrenen Fiskalvertreter beauftragen, um sicherzustellen, dass es die französische Umsatzsteuer ordnungsgemäß erhebt und abführt.

## BINNENZOLLAMT

Jedes Binnen Zollamt hat eine spezifische örtliche Zuständigkeit, die sich nach den Verwaltungsbezirken richtet. Die entsprechende Zollstelle kann entweder im örtlichen Telefonbuch oder mithilfe der Dienststellensuche ermittelt werden.

Binnen Zollämter sind die primären Anlaufstellen und Ansprechpartner für Unternehmen und Privatpersonen in ihrem Zuständigkeitsbereich in Bezug auf Fragen zur Ein- und Ausfuhr von Waren und zur Abwicklung verschiedener Zollverfahren.

Bei den Binnen Zollämtern werden Versandverfahren abgeschlossen und Nicht-Unionswaren können hier für ein Zollverfahren angemeldet werden.

Es gibt auch spezielle Binnen Zollstellen wie Postzollstellen, die sich ausschließlich mit der Einfuhrabfertigung von Sendungen im Postverkehr befassen, oder Zollstellen, die an große Unternehmen, Messegelände oder Großmärkte angeschlossen sind. Diese spezialisierten Zollstellen konzentrieren sich auf bestimmte Zollverfahren oder Warengruppen.

## EFTA

Die **Europäische Freihandelsassoziation** (EFTA) besteht derzeit aus den vier Staaten Island, Liechtenstein, Norwegen und der Schweiz. Die EFTA wurde im Jahr 1960 gegründet. Im Laufe der Zeit sind viele der ursprünglichen Gründungsmitglieder der Europäischen Union beigetreten.

Die EFTA-Staaten Norwegen, Liechtenstein und Island bilden gemeinsam mit den EU-Staaten den Europäischen Wirtschaftsraum (EWR), wodurch der europäische Binnenmarkt insgesamt 31 Staaten umfasst. Die Schweiz als EFTA-Land ist jedoch nicht am EWR beteiligt.

## EORI

EORI steht für „Economic Operators Registration and Identification“ und ist eine Nummer zur Registrierung und Identifizierung von Wirtschaftsbeteiligten im Zollsystem der Europäischen Union.

Die EORI Nummer wird verwendet, um den sicheren Austausch von Zolldaten zwischen Unternehmen und Zollbehörden zu gewährleisten und soll den Zollvorgang in der EU einfacher und schneller machen. Jeder Wirtschaftsbeteiligte, der in der EU Waren einführt, ausführt oder durchführt, muss über eine EORI-Nummer verfügen.

## EUST

Die deutsche Zollverwaltung erhebt neben den Zöllen und den speziellen Verbrauchsteuern auch die **Einfuhrumsatzsteuer** (EUST) für Waren aus Drittländern.

Die Einfuhrumsatzsteuer entspricht im Wesentlichen der Umsatzsteuer, die auch als Mehrwertsteuer bekannt ist und beim Verkauf von Waren und Dienstleistungen im Inland anfällt.

## EZT

Elektronischer Zollltarif





# EU-Verzollung

Die EU-Verzollung bezieht sich auf den Zollprozess, der beim Import von Waren in die Europäische Union (EU) durchgeführt wird. Bei der EU-Verzollung werden die Waren einer Zollabfertigung unterzogen, bei der der Zollwert, die Herkunft und die Einfuhrabgaben (Zölle, Steuern) bestimmt werden.

Die EU-Verzollung erfolgt in der Regel durch einen zugelassenen Zollagenten oder Spediteur, der im Namen des Importeurs handelt und die erforderlichen Dokumente und Informationen bereitstellt. Die zu zahlenden Einfuhrabgaben werden auf Basis des Warenwerts, der Herkunft und der Zolltarifnummer berechnet, die der jeweiligen Warengruppe zugeordnet ist.

Zusätzlich zur Zahlung von Einfuhrabgaben müssen bei der EU-Verzollung auch verschiedene andere Anforderungen erfüllt werden, wie z.B. die Einhaltung von Importbeschränkungen und verbotten, die Anmeldung von Waren bei den zuständigen Behörden und die Erfüllung von Zollformalitäten wie dem Ausstellen eines Zollanmeldungsformulars.

Die EU-Verzollung kann je nach Art und Menge der importierten Waren sowie den geltenden Vorschriften und Verfahrensweisen unterschiedlich komplex sein.

Es ist daher ratsam, sich vor dem Import von Waren in die EU über die geltenden Zollbestimmungen und Verfahren zu informieren und gegebenenfalls die Unterstützung eines erfahrenen Zollagenten oder Spediteurs in Anspruch zu nehmen.

Ein Beispiel für eine EU-Verzollung könnte der Import von elektronischen Geräten aus einem Land außerhalb der EU sein. Hierbei müssen die Waren bei der Ankunft in der EU einer Zollabfertigung unterzogen werden, bei der der Zollwert, die Herkunft und die Einfuhrabgaben berechnet werden.

Zusätzlich müssen verschiedene Vorschriften und Verfahren eingehalten werden, wie z.B. die Anmeldung der Waren bei den zuständigen Behörden, die Einhaltung von Importbeschränkungen und verbotten und die Erfüllung von Zollformalitäten.

Ein erfahrener Zollagent oder Spediteur kann in diesem Fall die erforderlichen Dokumente und Informationen bereitstellen, die Waren durch die Zollabfertigung führen und sicherstellen, dass alle geltenden Vorschriften und Verfahren eingehalten werden, um eine erfolgreiche EU-Verzollung zu gewährleisten.

## FZ

Eine **Freizone**, auch als **Freihandelszone** oder Freihafen bezeichnet, ist ein bestimmtes Gebiet, das von einem Land oder einer Region als spezielle Wirtschaftszone definiert wurde.

In diesen Gebieten gelten oft spezielle Regelungen und Vorschriften, die Unternehmen und Investoren steuerliche und zollrechtliche Vorteile bieten, um Investitionen anzuziehen und den Handel zu fördern. In einer Freizone können Unternehmen Waren ohne Zoll oder Steuerzahlungen lagern, verarbeiten oder produzieren, bevor sie in andere Länder exportiert werden.

Dies kann dazu beitragen, die Kosten für den Handel zu senken und den grenzüberschreitenden Handel zu erleichtern. Freizonen können auch die Entstehung von Produktionsketten fördern, da Unternehmen in der Freizone leichter Zugang zu Rohstoffen und Halbfertigprodukten haben.

Freizonen gibt es in verschiedenen Ländern und Regionen der Welt, darunter Dubai, Singapur, Hongkong und viele andere. Die genauen Regelungen und Vorteile können je nach Freizone und Land unterschiedlich sein. In der Regel sind jedoch Unternehmen, die in einer Freizone tätig sind, von der Zahlung von Zöllen und Steuern befreit oder zahlen reduzierte Tarife.

## GUS

Die **Gemeinschaft Unabhängiger Staaten** (GUS) erstreckt sich von Osteuropa bis nach Asien und besteht hauptsächlich aus den Staaten der ehemaligen Sowjetunion. Dazu gehören Armenien, Aserbaidschan, Weißrussland, Kasachstan, Kirgisistan, Moldawien, Russland, Tadschikistan, Turkmenistan und Usbekistan.

Die Ukraine ist 2018 aus Protest gegen die russische Besetzung der ukrainischen Halbinsel Krim 2014 aus der Gemeinschaft ausgetreten.



Flagge der GUS



## HANDELSRECHNUNG

Beim Export von Waren in Länder, die nicht zur Europäischen Union gehören, ist eine Handelsrechnung erforderlich.

Diese Rechnung wird für die Zollabfertigung im Einfuhrland verwendet und enthält wichtige Informationen wie die Anschrift des Rechnungsempfängers, die Bezeichnung der Waren und ihren Wert.

## HS-CODE

Der HS-Code, auch als **Harmonized System Code** oder Harmonized Tariff Schedule (HTS) bezeichnet, ist ein international standardisierter numerischer Code, der zur Klassifizierung von Waren verwendet wird.

Er besteht aus sechs Stellen und wird von Zollbehörden weltweit zur Berechnung von Zöllen und zur Überwachung des Handelsverkehrs verwendet. Die ersten sechs Stellen des Codes geben eine allgemeine Beschreibung der Waren, während die weiteren Stellen detailliertere Informationen wie Materialzusammensetzung, Verwendungszweck und Ursprungsland enthalten können.

## IAA-PLUS

Die **Internetausfuhranmeldung Plus (IAA-PLUS)** ist ein Portal, das den Zugang zum IT-Verfahren ATLAS ermöglicht.

Es bietet allen Wirtschaftsbeteiligten die Möglichkeit, bequem und sicher über das Internet alle ausfuhrrelevanten Angelegenheiten im Zusammenhang mit dem IT-Verfahren ATLAS-Ausfuhr abzuwickeln. Dabei ist keine zusätzliche Softwareinstallation erforderlich und man ist nicht auf die Dienstleistungen eines IT-Unternehmens angewiesen.

## IRU

Die **Internationale Straßentransportunion (IRU)** ist eine internationale Organisation mit Sitz in Genf, Schweiz. Die IRU wurde 1949 gegründet und hat heute mehr als 100 Mitglieder, darunter Nationale Transportverbände und internationale Transportunternehmen.

Die IRU hat das Ziel, den Straßentransport auf internationaler Ebene zu fördern und zu verbessern. Sie setzt sich für die Entwicklung von Standards und Regeln ein, die den Transport von Waren auf der Straße sicherer, effizienter und umweltfreundlicher machen sollen. Die IRU arbeitet eng mit Regierungen und anderen internationalen Organisationen zusammen, um politische und rechtliche Rahmenbedingungen zu schaffen, die den internationalen Straßentransport erleichtern.



Sie setzt sich auch für die Interessen ihrer Mitglieder ein, indem sie sie über neue Entwicklungen im Bereich des Straßentransports informiert und ihnen Dienstleistungen und Unterstützung anbietet.

Das TIR-System ist ein Beispiel für eine Initiative, die von der IRU unterstützt wird, um den internationalen Straßentransport zu erleichtern und zu fördern.





## MRN

Die **Movement Reference Number** (MRN) ist eine Referenznummer für den Warenverkehr, die bei Exporten und Importen verwendet wird. Es handelt sich um eine eindeutige Nummer, die von der Zollbehörde des jeweiligen Landes generiert wird und zur Identifizierung von Warenbewegungen verwendet wird. Die MRN wird für jeden Warentransport benötigt und dient als Nachweis für die ordnungsgemäße Abfertigung der Waren durch den Zoll.

## NCTS

NCTS steht für „New Computerized Transit System“ und ist ein elektronisches System für den grenzüberschreitenden Warenverkehr in der EU. Es dient zur Abwicklung von vereinfachten Verfahren und Zolltransitverfahren.

Das NCTS ermöglicht die elektronische Übermittlung von Daten zwischen den Zollbehörden, den Transportunternehmen und den Wirtschaftsbeteiligten. Dabei werden alle notwendigen Dokumente wie Zollanmeldungen, Zolldokumente und Frachtpapiere elektronisch übermittelt. Das NCTS beschleunigt den Warenverkehr und reduziert die Verwaltungskosten für alle Beteiligten.



## ZOLL

Der Zoll ist eine staatliche Behörde, die für die Überwachung des Warenverkehrs über Landesgrenzen hinweg verantwortlich ist. Ihre Hauptaufgabe besteht darin sicherzustellen, dass die Ein- und Ausfuhr von Waren gemäß den gesetzlichen Bestimmungen und Vorschriften erfolgt.

Der Zoll erhebt Gebühren und Abgaben, die als Zollltarife bekannt sind, auf importierte oder exportierte Waren. Diese Tarife dienen dazu, den Handel zu regulieren, einheimische Märkte zu schützen und Einnahmen für den Staat zu generieren. Die genaue Höhe der Zollltarife variiert je nach Art der Ware, Herkunftsland und anderen Faktoren.

Der Zoll hat auch die Aufgabe, illegale Waren wie Drogen, Waffen und gefälschte Produkte zu bekämpfen. An Grenzübergängen, Flughäfen und Seehäfen kontrolliert der Zoll den Warenverkehr, um sicherzustellen, dass die Waren den geltenden Gesetzen und Vorschriften entsprechen und keine Sicherheitsrisiken darstellen.

Die Rolle des Zolls im internationalen Handel ist von großer Bedeutung, da er zur Sicherheit, zum Verbraucherschutz und zum fairen Wettbewerb beiträgt. Durch die Kontrolle des Warenverkehrs gewährleistet der Zoll einen reibungslosen Ablauf der Wirtschaft und sichert angemessene Steuereinnahmen für den Staat.

Geschenksendungen von Privatpersonen können in der Regel auch in Drittländer versandt werden, ohne dass Zollformalitäten erforderlich sind.

## ZK

Der **Zollkodex** der Europäischen Union (EU) ist ein Rechtsrahmen für die Erhebung und Kontrolle von Zöllen auf Waren, die in die EU eingeführt oder aus ihr ausgeführt werden.

Er regelt alle Aspekte der Zollabwicklung, einschließlich der Klassifizierung von Waren, der Bewertung von Waren, der Zollbefreiungen und Ermäßigungen, der Verfahren für die Zollabfertigung, der Einhaltung von Vorschriften und der Durchsetzung von Zoll und Steuervorschriften.

Der aktuelle Zollkodex der EU (UZK) trat am 1. Mai 2016 in Kraft und ersetzte den vorherigen Gemeinsamen Zolltarif (GZT) und den Zollkodex der EU (ZK).

## ZV


Ein **Zollverfahren** ist ein von den Zollbehörden festgelegtes Verfahren zur Abwicklung von Import oder Exportgeschäften.

Es regelt die formale Abwicklung von Zollangelegenheiten wie beispielsweise die Abfertigung von Waren, die Erhebung von Zollgebühren oder die Einhaltung von Einfuhr oder Ausfuhrbeschränkungen. Es gibt verschiedene Arten von Zollverfahren, je nach Art der Waren und dem Zweck der Einfuhr oder Ausfuhr.

Zu den bekanntesten gehören das zollfreie Verfahren, das aktive und passive Veredelungsverfahren, das Zolllagerverfahren und das vorübergehende Verfahren.



# 6.1 Wichtige Dokumente

<b>1</b> A 2 Versender / Ausführer Nr.		<b>8</b> 1 VERFAHREN T1		<b>9</b> MRN 	
		3 Vordrucke 		7 Bezugsnummer	
<b>2</b> 8 Empfänger Nr.		<b>10</b> 5 Positionen 6 Packst. insgesamt		Rückschein zurücksenden an: Abgangsstelle (Feld C)	
<b>3</b> 18 Kennzeichen und Staatszugehörigkeit des Beförderungsmittels beim Abgang DE 0		19 Ctr. 0		56 Andere Ereignisse während der Beförderung Sachverhalt und getroffene Maßnahmen	
		17 Bestimmungsland MX		<b>11</b> 15 Versendungs-/Ausfuhrland	
31 Packstücke und Warenbezeichnung Zeichen und Nummern - Container Nr. - Anzahl und Art		32 Positions- 1 Nr.		33 Warennummer <b>12</b>	
<b>4</b> 44 Besondere Vermerke/ Vorgelegte Unterlagen/ Bescheinig. u. Genehmig.		35 Rohmasse (kg)		<b>13</b> 38 Eigenmasse (kg)	
		40 Summarische Anmeldung/Vorpapier			
<b>5</b> 55 Umladungen		Ort und Land Kennz. und Staatsz. d. n. Bef.mittel Ctr. (1) Kennz. d. neuen Containers: (1) Einzutragen ist 1 wenn JA oder 0 wenn NEIN		Ort und Land Kennz. und Staatsz. d. n. Bef.mittel Ctr. (1) Kennz. d. neuen Containers: (1) Einzutragen ist 1 wenn JA oder 0 wenn NEIN	
F SICHTVERMERK DER ZUSTÄNDIGEN BEHÖRDEN Neue Verschlüsse: Anzahl:      Zeichen:      Stempel: Unterschrift: <input type="checkbox"/> Daten bereits im System erfasst		Neue Verschlüsse: Anzahl:      Zeichen:      Stempel: Unterschrift: <input type="checkbox"/> Daten bereits im System erfasst		G SICHTVERMERK DER ZUSTÄNDIGEN BEHÖRDEN	
<b>6</b> 50 Hauptverpflichteter Nr. DE3118533		C ABGANGSSTELLE			
51 Vorgesehene Durchgangszollstellen (und Land)		52 Sicherheit nicht gültig für 12DE0000000058569      Krefeld      Code 1      53 Bestimmungsstelle (und Land)			
<b>7</b> D PRÜFUNG DURCH DIE ABGANGSSTELLE Ergebnis: vereinfachtes Verfahren Angebrachte Verschlüsse: Anzahl: - - - Zeichen: - - - Frist (letzter Tag):		I PRÜFUNG DURCH DIE BESTIMMUNGSSTELLE Ankunftstag: Prüfung der Verschlüsse: Bemerkungen:		Rückschein zurücksendend am nach Eintragung unter Nr. Unterschrift:      Stempel:	



## T1

Ein T1 ist ein gemeinschaftliches Versandverfahren, das in der EU verwendet wird. Es handelt sich um ein Dokument, das von einem Spediteur oder Frachtführer bei der Zollstelle eingereicht wird, um den Transport von Waren unter Zollaufsicht von einem Zolllager oder einer Zollstelle zu einem anderen zu genehmigen.

Der T1 ist ein Versanndokument, das die Beförderung von Waren durch ein Drittland in das Gebiet der Gemeinschaft ermöglicht, ohne dass die Zollformalitäten an der Grenze erledigt werden müssen. Sobald die Waren das Ziel erreicht haben, müssen sie bei der zuständigen Zollstelle ordnungsgemäß abgefertigt werden.

## T2

Ein T2 ist ein Versandverfahren im Rahmen der EU-Zollvorschriften. Es handelt sich dabei um ein Zolllagerverfahren, bei dem Waren aus Drittländern in der Europäischen Union (EU) unter zollamtlicher Überwachung gelagert werden können, ohne dass Einfuhrabgaben anfallen.

Das T2Verfahren ist somit eine Möglichkeit, den zollrechtlichen Status der Waren bis zu ihrem endgültigen Bestimmungsort innerhalb der EU auszusetzen. Der T2 wird in der Regel genutzt, wenn Waren aus einem Drittland auf dem Seeweg oder auf der Straße in die EU verbracht werden und anschließend an verschiedenen Orten innerhalb der EU verteilt werden sollen.

- |                              |                                 |
|------------------------------|---------------------------------|
| <b>1</b> Absender            | <b>8</b> Verfahren (T1 / T2)    |
| <b>2</b> Empfänger           | <b>9</b> MRN-Nummer             |
| <b>3</b> Transportweg        | <b>10</b> Position              |
| <b>4</b> Zeichen und Nummer  | <b>11</b> Versandungsländer     |
| <b>5</b> Handelsrechnung     | <b>12</b> Warennummer (HS-Code) |
| <b>6</b> Hauptverpflichtiger | <b>13</b> Gewicht               |
| <b>7</b> Frist               |                                 |

# INCOTERMS 2020



**Seller**



**Carriage**



**Named Place**



**Port**

	Seller	Carriage	Named Place	Port
<b>EXW</b> (Ex Works)	Cost, Risk, Insurance			
<b>FCA</b> (Free Carrier)	Cost, Risk, Insurance	Cost, Risk, Insurance		
<b>CPT</b> (Carriage Paid To)	Cost, Risk, Insurance	Cost, Risk, Insurance	Cost, Risk, Insurance	
<b>CIP</b> (Carriage and Insurance paid to)	Cost, Risk, Insurance	Cost, Risk, Insurance	Cost, Risk, Insurance	Insurance
<b>DPU</b> (Delivery at Place Unloaded)	Cost, Risk, Insurance	Cost, Risk, Insurance	Cost, Risk, Insurance	Cost, Risk, Insurance
<b>DAP</b> (Delivery At Place)	Cost, Risk, Insurance	Cost, Risk, Insurance	Cost, Risk, Insurance	Cost, Risk, Insurance
<b>DDP</b> (Delivered Duty Paid)	Cost, Risk, Insurance	Cost, Risk, Insurance	Cost, Risk, Insurance	Cost, Risk, Insurance
<b>FAS</b> (Free Alongside Ship)	Cost, Risk, Insurance	Cost, Risk, Insurance	Cost, Risk, Insurance	Cost, Risk, Insurance
<b>FOB</b> (Free On Board)	Cost, Risk, Insurance	Cost, Risk, Insurance	Cost, Risk, Insurance	Cost, Risk, Insurance
<b>CFR</b> (Cost and Freight)	Cost, Risk, Insurance	Cost, Risk, Insurance	Cost, Risk, Insurance	Cost, Risk, Insurance
<b>CIF</b> (Cost Insurance and Freight)	Cost, Risk, Insurance	Cost, Risk, Insurance	Cost, Risk, Insurance	Cost, Risk, Insurance

Cost
  Risk
  Insurance



# Disclaimer

Dieses Whitepaper dient ausschließlich Informationszwecken und stellt keine rechtliche Beratung oder Empfehlung dar. Es wurde von der ITC Logistic Ges. mbH erstellt und richtet sich an Leser, die sich über Logistik und Transport informieren möchten.

## Haftungsausschluss

Die Informationen in diesem Dokument werden „wie besehen“ und ohne Gewährleistung jeglicher Art zur Verfügung gestellt. ITC Logistic Ges. mbH übernimmt keinerlei ausdrückliche oder stillschweigende Gewährleistungen in Bezug auf die Genauigkeit, Vollständigkeit oder Eignung der in diesem Dokument enthaltenen Informationen für einen bestimmten Zweck.

ITC Logistic Ges. mbH haftet nicht für Schäden, die aus der Nutzung der Informationen in diesem Dokument oder der Unmöglichkeit der Nutzung entstehen können. Der Leser sollte sich in jedem Fall professionellen rechtlichen Rat einholen, bevor er auf der Grundlage der in diesem Dokument enthaltenen Informationen handelt oder sich darauf verlässt.

## Geistiges Eigentum

Dieses Dokument enthält geistiges Eigentum von ITC Logistic Ges. mbH, einschließlich Urheberrechten und Marken. Der Leser darf das Dokument nur zu Informationszwecken verwenden und nicht für kommerzielle Zwecke ohne die ausdrückliche schriftliche Zustimmung von ITC Logistic Ges. mbH. Der Leser darf das Dokument nicht verändern, verteilen, verkaufen oder anderweitig verwenden, es sei denn, dies ist ausdrücklich durch das anwendbare Recht gestattet.

## Schlussfolgerung

Dieses Whitepaper bietet lediglich einen Überblick über die Welt der Logistic und soll dem Leser einen allgemeinen Eindruck vermitteln. ITC Logistic Ges. mbH übernimmt keine Haftung für die Verwendung dieser Informationen und empfiehlt dringend, professionellen rechtlichen Rat einzuholen, bevor der Leser Entscheidungen auf der Grundlage der in diesem Dokument enthaltenen Informationen trifft.



### **Willich / Düsseldorf**

ITC Logistic Ges. mbH  
Linsellesstr. 97  
47877 Willich

Tel.: +49 2154 815-5  
info@itc-logistic.com

### **Erkrath**

ITC Logistic Ges. mbH  
Gutenbergweg 4  
40699 Erkrath

Tel.: +49 2104 1435-100  
info@itc-logistic.com

### **Mönchengladbach Güdderath**

ITC Logistic Ges. mbH  
Klosterhofweg 64  
41199 Mönchengladbach

Tel.: +49 2166 1268-0  
info@itc-logistic.com

### **Koblenz**

ITC Logistic Ges. mbH  
August-Horch-Str. 7a  
56070 Koblenz

Tel.: +49 261 133794-0  
koblenz@itc-logistic.com

### **Schwieberdingen / Stuttgart**

ITC Logistic Ges. mbH  
Markgröninger Str. 36  
71701 Schwieberdingen

Tel.: +49 7150 2093-11  
stuttgart@itc-logistic.com

## **Bleiben Sie Up-To-Date und folgen uns auf unseren Social Media Kanälen!**



[www.facebook.com/itc.logistics](http://www.facebook.com/itc.logistics)



[linkedin.com/company/itc-logistic](http://linkedin.com/company/itc-logistic)



[www.instagram.com/itc\\_logistic\\_gmbh/](http://www.instagram.com/itc_logistic_gmbh/)



[www.xing.com/pages/itclogisticges-mbh](http://www.xing.com/pages/itclogisticges-mbh)



[www.youtube.com/@itclogistic/featured](http://www.youtube.com/@itclogistic/featured)



[www.itc-logistic.de](http://www.itc-logistic.de)