

Lernfelder für den Ausbildungsberuf Kaufmann/Kauffrau für Speditions- und Logistikdienstleistung		Hefte
Nr.		
1	Die Berufsausbildung mitgestalten	
2	Im Speditionsbetrieb mitarbeiten	
3	Geschäftsprozesse dokumentieren und Zahlungsverfahren bearbeiten	
4	Verkehrsträger vergleichen und Frachtaufträge im Güterkraftverkehr bearbeiten	Band 1
5	Speditionsaufträge im Sammelgut- und Systemverkehr bearbeiten	Band 1
6	Frachtaufträge eines weiteren Verkehrsträgers bearbeiten	Band 1
7	Geschäftsprozesse erfolgsorientiert steuern	
8	Betriebliche Beschaffungsvorgänge planen, steuern und kontrollieren	
9	Lagerleistungen anbieten und organisieren	Band 2
10	Exportaufträge bearbeiten	Band 3
11	Importaufträge bearbeiten	Band 3
12	Beschaffungslogistik anbieten und organisieren	Band 2
13	Distributionslogistik anbieten und organisieren	Band 2
14	Marketingmaßnahmen entwickeln und durchführen	Band 2
15	Speditionelle und logistische Geschäftsprozesse an wirtschaftlichen Rahmenbedingungen ausrichten	

Band 2	Schülerband	Europa-Nr.: 72469
	Lehrerband	Europa-Nr.: 72523
Band 3	Schülerband	Europa-Nr.: 72655
	Lehrerband	Europa-Nr.: 72701

FACHBUCHREIHE
für wirtschaftliche Bildung

Spedition und Logistik

Lehr- und Arbeitsbuch Band 1

Verkehrsträgervergleich • Güterkraftverkehr •
Eisenbahnverkehr • Speditionsrecht und
Versicherung • Sammelgut- und Systemverkehr

6. Auflage

Das Heft entspricht dem bundeseinheitlichen Rahmenlehrplan für den
Ausbildungsberuf **Kaufmann/Kauffrau für Speditions- und Logistikdienstleistung**
von 2004

VERLAG EUROPA-LEHRMITTEL
Nourney, Vollmer GmbH & Co. KG
Düsseldorfer Straße 23
42781 Haan-Gruiten

Europa-Nr.: 72418



Autor:

Maria Rada, Lichtenstein

Autoren der Voraufgaben:

Claudia Arndt, Düsseldorf

Sigrid Büscher, Meerbusch

Christoph Gohlke, Bergisch Gladbach

6. Auflage 2018

Druck 5 4 3 2 1

Alle Drucke derselben Auflage sind parallel einsetzbar, da sie bis auf die Behebung von Druckfehlern untereinander unverändert sind.

ISBN 978-3-8085-7234-4

Alle Rechte vorbehalten. Das Werk ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung außerhalb der gesetzlich geregelten Fälle muss vom Verlag schriftlich genehmigt werden.

© 2018 by Verlag Europa-Lehrmittel, Nourney, Vollmer GmbH & Co. KG, 42781 Haan-Gruiten
<http://www.europa-lehrmittel.de>

Umschlaggestaltung, Satz und Reproduktion: CO typomedia GmbH, 44339 Dortmund
Umschlagfoto: © Tomas Sereda – Fotolia.com
Druck: UAB BALTO print, 08217 Vilnius (LT)

Vorwort zur 6. Auflage

Die Dienstleistungsbranche Spedition und Logistik ist besonders in einem Exportland wie Deutschland von tragender Bedeutung. Vor dem Hintergrund eines sich wandelnden Handels unterliegt diese Branche ständigen Entwicklungen, gerade bei der Gestaltung rechtlicher Rahmenbedingungen. Mit aktuellen Zahlen und Fakten informiert das vorliegende **Lehr- und Arbeitsbuch Spedition und Logistik – Band 1** über wesentliche berufsrelevante Inhalte wie Straßengüterkraftverkehr (national/international/Sammelladung), Eisenbahnverkehr, kombinierten Verkehr, Gefahrgut, die rechtliche Stellung des Spediteurs und das Versicherungswesen. Komplexe Zusammenhänge werden übersichtlich und verständlich dargestellt.

WER kann mit diesem Buch arbeiten?

Das Buch richtet sich an jeden, der sich erstmals über die Abwicklung von Logistikaufträgen mit einem Spediteur, Frachtführer und/oder Lagerhalter informieren möchte:

- angehende **Kaufleute für Spedition und Logistikdienstleistung**
- angehende **Kaufleute im Groß- und Außenhandel**
- angehende **Industriekaufleute**, die ihre Kenntnisse auf diesem für sie immer wichtiger werdenden Gebiet vertiefen wollen.
- **Studierende mit dem Schwerpunkt Logistik, Handel oder Industrie** an Berufsakademien, dualen Hochschulen, Fachhochschulen, Hochschulen und Universitäten, die sofort einsetzbare Detailkenntnisse in den Bereichen Supply-Chain-Management und Logistik erwerben wollen.
- alle, die Detailwissen und Kompetenz in diesem für die Logistikabwicklung unverzichtbaren Bereich erwerben wollen

WIE können Sie mit dem Buch arbeiten?

Jedes Kapitel ist systematisch in **drei Teile** gegliedert:

Informationsteil – eine kurze, dennoch die wesentlichen Details übersichtlich und verständlich erläuternde Darstellung der Grundlagen des jeweiligen Lernfeldes

Fallstudien (Lernsituationen) – zusammenhängende, komplexe Aufgaben (Case Studies), bei deren selbstständiger Bearbeitung die Anwendung erforderlicher Kompetenzen praxisgerecht geübt wird.

Wiederholungsaufgaben – zur nachhaltigen Erschließung und Festigung wesentlicher Inhalte und Zusammenhänge

Die Symbole bei den Aufgaben enthalten methodische Empfehlungen.

Das Begleitheft mit ausführlichen Lösungsvorschlägen zu allen Fallstudien und Vertiefungsfragen erleichtert die Kontrolle der richtigen Bearbeitung.

Ihr Feedback ist uns wichtig.

Ihre Anmerkungen, Hinweise, Anregungen und Verbesserungsvorschläge zu diesem Buch nehmen wir gerne auf – per E-Mail unter lektorat@europa-lehrmittel.de entgegen.

Bedeutung der verwendeten Symbole



Arbeiten mit Gesetzen und Verordnungen



Formulare ausfüllen, Schriftstücke erstellen



Arbeiten mit Atlas und Karten



Arbeiten mit dem PC



Gruppenarbeit



Rollenspiel



Mindmap



Inhaltsverzeichnis

Seite

1	Leistungsmerkmale der Verkehrsträger kennen und vergleichen	9
1.1	Welche Rolle spielt der Verkehr in der Wirtschaft?	9
1.2	Nach welchen Kriterien werden Verkehrsmittel ausgewählt?	10
1.3	Wo liegen die Vor- und Nachteile der einzelnen Verkehrsmittel?	11
1.4	Welche Kapazitäten bieten die einzelnen Verkehrsmittel?	12
1.4.1	Angaben zum Lkw	12
1.4.2	Angaben zur Eisenbahn	12
1.4.3	Angaben zum Flugzeug	12
1.4.4	Angaben zum Binnenschiff	13
1.4.5	Angaben zum Seeschiff	13
	Fallstudie 1: Auswahl der Verkehrsmittel und der Verkehrswege	14
	Fallstudie 2: Deutschland politisch und geografisch	16
	Fallstudie 3: Einsatz von Verkehrsmitteln	20
	Wiederholungsfragen	21
2	Arbeitsbereiche und rechtliche Stellung des Spediteurs kennenlernen	22
2.1	Welche Tätigkeiten gehören zum Arbeitsbereich eines Spediteurs?	22
2.2	In welche Sparten gliedert sich das Speditions-gewerbe?	23
2.3	Welche Organisationen wurden im Speditions-gewerbe gegründet?	25
2.4	Wie wird ein Gütertransport abgewickelt? – Überblick	25
2.5	Welche Verträge schließt der Spediteur?	27
2.5.1	Speditionsvertrag	27
2.5.2	Frachtvertrag	29
2.5.3	Lagervertrag	31
2.6	Welche Rechte und Pflichten hat der Spediteur nach HGB?	32
2.6.1	Pflichten des Spediteurs	32
2.6.2	Rechte des Spediteurs	33
2.6.3	Haftung des Spediteurs nach HGB	34
	Fallstudie 1: Unterscheidung von Speditions- und Frachtverträgen	37
	Fallstudie 2: Lkw-Beladung, Vertragsarten, Auftragsbestätigung	41
	Fallstudie 3: Abwicklung von Speditionsaufträgen	45
	Fallstudie 4: Schadensarten, Haftung	47
	Wiederholungsfragen	49
3	Frachtaufträge im nationalen und internationalen Güterkraftverkehr bearbeiten	50
3.1	Warum ist der Lkw das am häufigsten eingesetzte Verkehrsmittel?	50
3.2	Welche Fahrzeugarten sind gebräuchlich? Welche Fahrzeugabmessungen und -gewichte sind vorgeschrieben?	51
3.2.1	Fahrzeugtypen und -aufbauarten	51
3.2.3	Lademöglichkeiten für Europaletten	55
3.3	Welche Fahrverbote und Arbeitszeiten müssen im Straßenverkehr berücksichtigt werden?	58
3.3.1	Fahrverbote	58
3.3.2	Arbeitszeiten im Straßenverkehr	58
3.4	Welche rechtlichen Grundlagen gelten im nationalen Güterkraftverkehr?	63
3.4.1	Bestimmungen des Güterkraftverkehrsgesetzes „GüKG“	63
3.4.2	Begleitpapiere im nationalen Güterkraftverkehr	66
3.4.3	Aufgaben des Bundesamtes für Güterverkehr (BAG) ²	67
3.4.4	Frachtvertrag nach HGB – Grundlagen	70
3.4.5	Frachtbrief	71
3.4.6	Wichtige Regelungen zur Abwicklung des Frachtvertrages nach HGB	73
3.4.7	Haftung des Frachtführers im nationalen Güterkraftverkehr	76
3.4.8	Allgemeine Geschäftsbedingungen, Beispiel VBGL	80
	Fallstudie 1: Tourenplanung und zeitliche Disposition von Lkw-Transporten	84
	Fallstudie 2: Erteilen einer Erlaubnis	87
	Fallstudie 3: Abwicklung eines nationalen Frachtauftrages	88
	Fallstudie 4: Schäden im nationalen Güterkraftverkehr bearbeiten	90
	Fallstudie 5: Allgemeine Geschäftsbedingungen eines Frachtführers	92



Fallstudie 6: Autobahnverbindungen	93
Wiederholungsfragen	95
3.5 Welche Bestimmungen gelten im internationalen Güterkraftverkehr?	96
3.5.1 Internationale Genehmigungen	97
3.5.2 Frachtvertrag nach CMR (Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr)	102
3.5.3 Begleitpapiere im internationalen Güterkraftverkehr	106
3.5.4 Haftung des Frachtführers im internationalen Güterkraftverkehr	107
3.5.5 Carnet TIR-Verfahren	109
3.5.6 Einzelstaatliche Bestimmungen	111
Fallstudie 7: Internationale Genehmigungen	117
Fallstudie 8: Abwicklung eines internationalen Lkw-Transportes	119
Fallstudie 9: Schadensabwicklung im internationalen Güterkraftverkehr	122
Fallstudie 10: Nationaler und internationaler Güterkraftverkehr im Vergleich	123
Fallstudie 11: Verkehrsgeografie, Grenzübergänge	124
Wiederholungsfragen	126
3.6 Make-or-Buy-Entscheidung: Transportleistungen selbst erstellen oder Fremdleistungen einkaufen?	127
3.6.1 Ermittlung des Transportpreises mit einer Preisbildungsempfehlung	127
3.6.2 Ermittlung des Transportpreises mittels einer betriebsinternen Fahrzeugkostenrechnung	130
3.6.3 Make-or-Buy-Entscheidung	134
3.6.4 Vor- und Nachkalkulation	135
Fallstudie 12: Erstellung einer Offerte	136
Fallstudie 13: Nachkalkulation eines Auftrags	138
Fallstudie 14: Kalkulation eines Rundlaufs	139
Wiederholungsfragen	140
4 Gefährliche Güter auf der Straße befördern	141
4.1 Welche Gefahren können von gefährlichen Gütern ausgehen?	141
4.2 Welche rechtlichen Bestimmungen gelten für die Beförderung gefährlicher Güter?	142
4.3 Welche Bedeutung hat das ADR und wie ist es aufgebaut?	143
4.4 Welche Ausnahmen gelten für die Anwendung des ADR?	143
4.4.1 Beförderung gefährlicher Güter in begrenzten Mengen verpackt	144
4.4.2 Beförderung gefährlicher Güter, die in freigestellter Menge verpackt sind	145
4.4.3 Beförderung gefährlicher Güter, die in derselben Beförderungseinheit nur in einer höchstzulässigen Menge befördert werden	146
4.5 Wie werden gefährliche Güter klassifiziert?	148
4.5.1 Gefahrgutklassen	148
4.5.2 Verpackungsgruppen	148
4.6 Wie sieht das Verzeichnis der gefährlichen Güter aus?	149
4.7 Wer ist für die Gefahrgutbeförderung verantwortlich?	150
4.7.1 Übersicht über die Verantwortlichen	151
4.7.2 Gefahrgutbeauftragter	151
4.8 Welche Vorschriften gelten für den Versand?	153
4.8.1 Verpackungen	153
4.8.2 Tunnelbeschränkungs-codes	153
4.8.3 Kennzeichnung und Bezettelung	155
4.8.4 Anbringen von Großzetteln (Placards)	157
4.8.5 Orangefarbene Kennzeichnung von Containern, Tanks und Fahrzeugen	157
4.8.6 Dokumentation	159
4.9 Welche Vorschriften gelten für die Beförderung, die Be- und Entladung und die Handhabung?	163
4.10 Welche Vorschriften gelten für Fahrzeugbesetzungen, Ausrüstung, Betrieb der Fahrzeuge und Dokumentation?	165
4.10.1 Begleitpapiere	165
4.10.2 Gefahrgutausrüstung	165
4.10.3 Vorschriften für die Ausbildung der Fahrzeugbesetzung	166
4.11 Wie werden Beförderungen von Gefahrgut überwacht?	167
Fallstudie 1: Freistellung, Beförderung in begrenzten Mengen verpackte	169
Fallstudie 2: Freistellung, Beförderung nur in einer höchstzulässigen Menge in derselben Beförderungseinheit	170
Fallstudie 3: Beförderung in einem Tankfahrzeug	171
Fallstudie 4: Freistellung, Beförderung in freigestellten Mengen, Tunnelbeschränkungs-codes	172
Wiederholungsfragen	173



5	Frachtaufträge im nationalen und internationalen Eisenbahnverkehr bearbeiten	174
5.1	In welcher aktuellen Situation befindet sich der deutsche Eisenbahnverkehr?	174
5.1.1	Entwicklung des Eisenbahnverkehrs	174
5.1.2	Bedeutung des Eisenbahnverkehrs	175
5.1.3	Stärken und Schwächen des Eisenbahnverkehrs	175
5.1.4	Struktur des Verkehrsträgers Eisenbahnverkehr	176
5.1.5	Deutsche Bahn Konzern	177
5.1.6	Strategien der Nichtbundeseigenen Eisenbahnen	180
5.2	Wie arbeiten Speditionen mit der Bahn zusammen?	180
5.3	Über welche technischen Einrichtungen verfügt die Eisenbahn?	181
5.3.1	Schienennetz	181
5.3.2	Güterwagen	181
5.4	Wie werden Frachtverträge mit einem Eisenbahnverkehrsunternehmen abgeschlossen und abgewickelt?	184
5.4.1	Wagenbestellung und Beladung	184
5.4.2	Frachtvertrag	184
5.4.3	Gefahrgut	186
5.4.4	Preisberechnung und Bezahlung	186
5.4.5	Haftung der DB Cargo AG	190
5.4.6	Anzeige von Schäden	190
5.5	Was ist bei internationalen Eisenbahn-Gütertransporten zu beachten?	191
5.5.1	Anmerkungen zur aktuellen Situation	191
5.5.2	Rechtsgrundlagen	191
5.5.3	Frachtvertrag	192
5.5.4	Haftung	193
5.5.5	Frachtberechnung	194
	Fallstudie 1: Auswahl der Verkehrswege und der Verkehrsmittel	195
	Fallstudie 2: Abwicklung eines Frachtvertrages	197
	Wiederholungsfragen	199
6	Frachtaufträge im Kombinierten Verkehr abwickeln	200
6.1	Was ist ein kombinierter Verkehr?	200
6.1.1	Begriff kombinierter Verkehr	200
6.1.2	Verschiedene Arten des kombinierten Verkehrs	200
6.1.3	Gesamtwirtschaftliche Bedeutung des Kombinierten Verkehrs	202
6.2	Wie werden Güter im nationalen Kombinierten Verkehr befördert?	203
6.2.1	Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co KG	203
6.2.2	Vertragsbeziehungen im Kombinierten Verkehr	204
6.2.3	Ablauf des Kombinierten Verkehrs	204
6.2.4	Umschlagstechnik	205
6.2.5	Umschlagsbahnhöfe und Streckennetz	206
6.2.6	Tragwagen	207
6.2.7	Kombi-Fahrplan	207
6.2.8	Beförderungspreise, Zahlungsvermerk und Konditionen	208
6.2.9	Verkehrsfreigabe	209
6.2.10	Buchung	209
6.2.11	Check-In	209
6.2.12	Frachtdokumente	210
6.2.13	Abrechnung und Zahlungsabwicklung	210
6.2.14	Haftung	210
6.2.15	Schadensanzeige	211
6.2.16	Beförderung von gefährlichen Gütern	211
6.3	Wie läuft der internationale Kombinierte Verkehr ab?	212
6.3.1	Europäisches Verkehrsnetz	213
6.3.2	UIRR Internationale Vereinigung der Gesellschaften des Kombinierten Verkehrs	213
6.3.3	Rechtsgrundlagen im internationalen Kombinierten Verkehr Straße/Schiene	213
6.3.4	Multimodaler Verkehr gemäß § 452 HGB	214
6.4	Welche besonderen Angebote gibt es im Kombinierten Verkehr und welche Bedeutung haben die privaten Eisenbahnen?	214
6.5	Wie wird der Kombinierte Verkehr staatlich gefördert?	217
6.6	Wie könnte der Kombinierte Verkehr weiter verbessert werden?	219
	Fallstudie 1: Einen Auftrag im nationalen KV ausführen	220
	Fallstudie 2: Versand von Containern	221
	Wiederholungsfragen	222



7	Speditionsverträge nach ADSp abwickeln	223
7.1	Welchen Rechtscharakter haben die ADSp?	223
7.2	Für welche Geschäfte des Spediteurs gelten die ADSp?	223
7.3	Wie wird der Speditionsvertrag abgeschlossen?	224
7.4	Welche wichtigen Bestimmungen enthalten die ADSp?	225
7.4.1	Pflichten des Auftraggebers bei der Auftragserteilung Informationspflichten und besondere Güterarten	225
7.4.2	Bestimmungen, die die Durchführung des Speditionsvertrages regeln	226
7.4.3	Vergütung und Rechnungsstellung des Spediteurs	227
7.5	Wie ist die Haftung des Spediteurs in den ADSp geregelt?	227
7.5.1	Haftungsgrundsätze	227
7.5.2	Haftungshöchstgrenzen nach ADSp 2017	228
7.5.3	Haftungsausschlüsse, Beweislast und Rügefristen	232
	Fallstudie 1: Zustandekommen des Speditionsvertrages, Schnittstelle, Haftung	233
	Fallstudie 2: Anwendbarkeit der ADSp, Speditionsauftrag	237
	Fallstudie 3: Haftung nach ADSp	240
	Wiederholungsfragen	241
8	Schadenfälle bearbeiten – Güter versichern	242
8.1	Wie sind Spediteur und Auftraggeber grundsätzlich im Schadenfall abgesichert?	242
8.2	Welche wesentlichen Punkte regelt die Haftungsversicherung des Spediteurs (Überblick)?	243
8.3	Welche Einzelheiten werden in der Haftungsversicherung geregelt?	244
8.4	Wann schließt der Spediteur für den Auftraggeber zusätzlich eine Transportversicherung ab?	248
8.5	Welche Besonderheiten gelten für die Transportversicherung?	249
8.6	Welche grundlegenden Bestimmungen sind in einer Transportversicherung geregelt?	251
8.7	Worauf haben Auftraggeber und Spediteur beim Abschluss eines Speditionsvertrages zu achten?	254
8.8	Wie bearbeitet der Spediteur einen Schadenfall?	255
	Fallstudie 1: Prämienberechnung, Berechnung des Schadenersatzes	256
	Fallstudie 2: Schadenbearbeitung, Berechnung des Schadenersatzes	261
	Fallstudie 3: Schadenersatz bei Kunden, die keine Transportversicherung eingedeckt haben	263
	Fallstudie 4: Prämienberechnung, Berechnung des Schadenersatzes	265
	Wiederholungsfragen	266
9	Speditionsaufträge im Sammelgut- und Systemverkehr bearbeiten	267
9.1	Was versteht man unter dem Begriff Sammelgutverkehr?	267
9.2	Wie wird der Spediteur-Sammelgutverkehr organisiert?	268
9.3	Wer sind die Beteiligten am Sammelgutverkehr?	272
9.4	Welche Papiere werden im Sammelgutverkehr verwendet?	274
9.5	Welche rechtlichen Grundlagen gelten für den Spediteur-Sammelgutverkehr?	277
9.6	Wie wird der Spediteur-Sammelgutverkehr abgerechnet?	279
9.7	Wie werden Barcodes und Sendungsverfolgung im Sammelgutverkehr eingesetzt?	287
9.8	Was unterscheidet die KEP-Dienste vom herkömmlichen Sammelgutverkehr?	288
	Fallstudie 1: Ablauf eines Sammelgutverkehrs	292
	Fallstudie 2: Dokumente im Sammelladungsverkehr	300
	Fallstudie 3: Abrechnung mit Versendern im Spediteursammelgutverkehr	302
	Fallstudie 4: Abrechnung mit dem Frachtführer und Empfangsspediteur	305
	Wiederholungsfragen	308
	Handelsgesetzbuch	309
	Allgemeine Deutsche Spediteurbedingungen 2017 (ADSp)	323
	Güterkraftverkehrsgesetz (GüKG)	337
	Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR)	346
	Stichwortverzeichnis	356



1 Leistungsmerkmale der Verkehrsträger kennen und vergleichen

1.1 Welche Rolle spielt der Verkehr in der Wirtschaft?

Moderne Volkswirtschaften sind arbeitsteilig organisiert, d. h. bei der Massenherstellung von Gütern erfolgt eine Spezialisierung auf Teilprodukte, bisweilen sogar auf einzelne Arbeitsgänge. Dies hat zur Folge, dass Angebot und Nachfrage nach Gütern fast immer räumlich auseinander fallen. Es ist dabei die Aufgabe des Verkehrs, den nationalen und internationalen Güteraustausch sicherzustellen.

Unter Verkehr werden alle Aktivitäten, die in ihrer Gesamtheit den Prozess der Ortsveränderung von Personen, Gütern, Nachrichten und Kapital bilden, zusammengefasst. Dazu zählen auch Unterstützungsprozesse, z. B. Umschlag der Güter und Lagerung sowie Informationssysteme, insofern diese Prozesse der Ortsveränderung dienen.¹

VERKEHR

Personenverkehr	Güterverkehr	Nachrichtenverkehr	Zahlungsverkehr
befördert u. a. Arbeitskräfte	befördert alle Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe, Teil- und Fertigprodukte	befördert u. a. Informationen	„befördert“ Geld

Den Güterverkehr wickeln leistungsfähige Verkehrsträger ab. Unter Verkehrsträger versteht man Verkehrsunternehmen, die mit gleichen Verkehrsmitteln auf gleichen Verkehrswegen Güter befördern. Sie bedienen sich gleicher Stationen. Unter Verkehrsmittel wird die Einheit verstanden mit den Gütern befördert werden. Es handelt sich um das Fahrzeug des jeweiligen Verkehrsträgers.

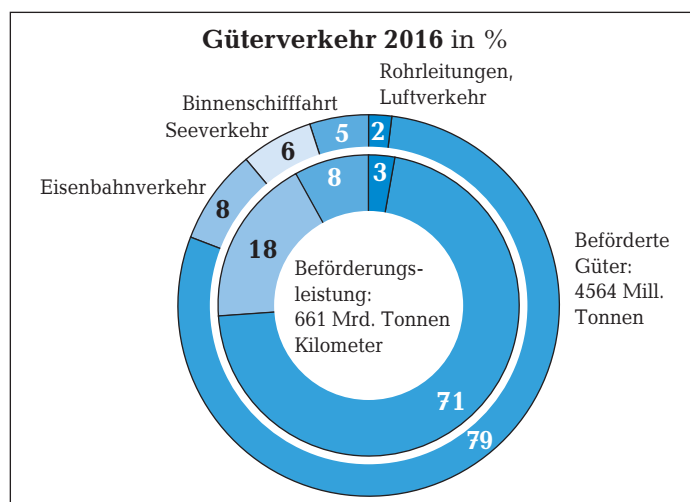
VERKEHRSTRÄGER
VERKEHRSMITTEL
VERKEHRSWEGE

Verkehrswege sind Wege, um mit dem jeweiligen Verkehrsmittel die Güter von der Quelle zur Senke zu befördern. Zu den Verkehrswegen gehören auch Brücken, Bahnübergänge und Tunnel.

Unter Stationen, auch Knotenpunkte genannt, versteht man die Start-, Umschlag- und Endpunkte von Transporten.

Verkehrsträger	Verkehrsmittel	Verkehrswege
Güterkraftverkehr	Lkw	Straßennetz
Eisenbahnverkehr	Bahn	Schienennetz
Binnenschifffahrt	Binnenschiffe	Flüsse, Kanäle
Seeschifffahrt	Seeschiffe	Meere, Kanäle, Flüsse
Luftfahrt	Flugzeuge	Luft(straßen)
Rohrleitungsverkehr	Pipelines	Leitungsnetz

Beim Gütertransport dominiert mit Abstand der Lkw. In Deutschland werden damit mehr als 79 % aller Güter transportiert:



BEFÖRDERTE
GÜTERMENGEN

© Statistisches Bundesamt (Destatis), 2017

¹ Vgl. Sebastian Kummer, Einführung in die Verkehrswirtschaft, 2. Auflage 2010, S. 33



1.2 Nach welchen Kriterien werden Verkehrsmittel ausgewählt?

Bei der Wahl des Verkehrsmittels stehen die Interessen des Auftraggebers im Mittelpunkt, der für seine Güter ein geeignetes Transportmittel sucht, um sie in der gewünschten Zeit zu einem vertretbaren Preis zum Empfänger zu befördern.

Für die richtige Auswahl lassen sich folgende Merkmale heranziehen:

AUSWAHL-
KRITERIEN

Transportkosten/Preis	Angebot und Nachfrage; Kostenstruktur des Verkehrsträgers
Nebenkosten	Verpackung, Versicherungsgebühren u. A.
Flexibilität	die Fähigkeit auf individuelle Kundenwünsche reagieren zu können
Ladekapazität	Eignung eines Transportgefäßes, Sendungen mit einem bestimmten Gewicht und Volumen aufzunehmen
Schadensanfälligkeit	Wahrscheinlichkeit, dass unterwegs ein Transportschaden auftritt
Zuverlässigkeit	Wahrscheinlichkeit, dass bei der Abwicklung ein Fehler auftritt
Pünktlichkeit	Einhaltung der vereinbarten Zeiten
Regelmäßigkeit	Wiederholte Ausführung bestimmter Transportleistungen
Häufigkeit/Frequenz	Zeitdauer zwischen den Transportleistungen
Beweglichkeit	Flexibilität, Fähigkeit zur Erreichung der Start- und Zielorte
Abwicklungsvorschriften	Einhaltung der Gefahrgutbestimmungen usw.
Witterungsabhängigkeit	Hochwasser, Schnee, Eis, Nebel
Kapitalbindungskosten	Zinsen, die durch die Bindung des Kapitals in ein Produkt während des Transports anfallen ¹
Umweltverträglichkeit	Belastung der Umwelt durch das jeweilige Verkehrsmittel

Im Einzelfall hängt es von der Art des Gutes und den Ansprüchen des Auftraggebers ab, welche Kriterien letztlich entscheidend sind. So kann bei einem Auftrag die Schnelligkeit das absolut dominierende Merkmal sein, bei einem anderen Transport ist ausschlaggebend, dass der Preis so niedrig wie möglich ist.

Dabei ist die natürliche, wirtschaftliche und technische Transportfähigkeit zu beachten. Die natürliche Transportfähigkeit bezieht sich demgegenüber auf die Fähigkeit, von einem Ort zum anderen transportiert zu werden ohne an der Gebrauchsfähigkeit Schaden zu nehmen. Die wirtschaftliche Transportfähigkeit sagt aus, inwieweit ein Gut mit Transportkosten belastbar ist. Unter der technischen Transportfähigkeit versteht man, inwiefern ein Verkehrsmittel die Möglichkeit bietet, spezifische Transporte abzuwickeln.²

Der Kunde erwartet, dass der Spediteur ihn bei der Auswahl des richtigen Verkehrsträgers berät. Dazu muss der Spediteur über die Vor- und Nachteile der einzelnen Verkehrsträger genau Bescheid wissen.

Die folgende Übersicht soll die Wahl des geeigneten Verkehrsmittels erleichtern.

¹ Die Formel zur Berechnung der Kapitalbindungskosten lautet: $\frac{\text{Kapital} \cdot \text{Zinssatz} \cdot \text{Transportdauer in Tagen}}{100 \cdot 360}$

² Vgl. http://www.ondot.at/Logistik-Begriffe_Transportfaehigkeit.aspx



1.3 Wo liegen die Vor- und Nachteile der einzelnen Verkehrsmittel?

VORTEILE
NACHTEILE

Verkehrsmittel	Vorteile	Nachteile	Eignung besonders für
Lkw	<ul style="list-style-type: none"> • gut ausgebautes Straßennetz • Haus-Haus-Verkehr möglich (kein zusätzlicher Umschlag) • flexibler Einsatz möglich (nicht an Fahrpläne gebunden) 	<ul style="list-style-type: none"> • nur bedingt für Massengüter geeignet • nicht sehr umweltfreundlich • Sonn- und Feiertagsfahrverbot • viele Staus, Unfälle 	<ul style="list-style-type: none"> • alle Stückgüter und Ladungsgüter mit geeigneten Abmessungen • Spezialgüter wie z. B. Kühlgut (Isothermfahrzeuge) oder flüssiges Gut (Tankfahrzeuge)
Eisenbahn	<ul style="list-style-type: none"> • große Ladekapazität • relativ sicher • umweltfreundlich 	<ul style="list-style-type: none"> • schienengebunden • Umladevorgänge notwendig • sichere Verpackung notwendig • an Fahrpläne gebunden (nicht so flexibel einsetzbar wie der Lkw) 	<ul style="list-style-type: none"> • alle Stück- und Massengüter • Schüttgüter wie z. B. Kies, Sand • Gefahrgut (z. B. chemische Produkte)
Binnenschiff	<ul style="list-style-type: none"> • große Ladekapazität • relativ preisgünstig • umweltfreundlich 	<ul style="list-style-type: none"> • langsam • ans Binnenwasserstraßennetz gebunden • zusätzliche Umladevorgänge notwendig • witterungsabhängig 	<ul style="list-style-type: none"> • Massen- und Schüttgüter • große, schwere Stückgüter • Containertransporte
Seeschiff	<ul style="list-style-type: none"> • große Ladekapazität • einzige Möglichkeit für größere Gütermengen im Überseebereich 	<ul style="list-style-type: none"> • lange Laufzeiten • meist Vor- und Nachlauf nötig • zusätzliches Umladen nötig • schadensanfällig • gute Transportverpackung nötig 	<ul style="list-style-type: none"> • Güter, die in Container verpackt werden können • Stückgüter aller Art (auch Kühlgut) • alle Sendungen mit größerem Gewicht und größeren Abmessungen
Flugzeug	<ul style="list-style-type: none"> • sehr schnell • relativ sicher • hohe Netzichte • Verpackungersparnis 	<ul style="list-style-type: none"> • geringe Nutzlast • relativ teuer • witterungsabhängig 	<ul style="list-style-type: none"> • leicht verderbliche Waren (z. B. Blumen, Früchte ...) • Zeitungen • Medikamente • lebende Tiere • Terminsendungen (z. B. Ersatzteile) • für hochwertige Waren, um hohe Kapitalbindungskosten zu vermeiden



1.4 Welche Kapazitäten bieten die einzelnen Verkehrsmittel?

KAPAZITÄTEN

Die folgenden Angaben dienen nur dem ersten Kennenlernen. Umfangreiche Details finden sich in den jeweiligen Kapiteln über die Verkehrsträger.

LKW

1.4.1 Angaben zum Lkw

Maximale Fahrzeugabmessungen und -gewichte nach StVZO¹:

Fahrzeugtyp	Höhe	Breite	Länge
Einzelfahrzeuge	4 m	2,55 m	12,00 m
Lastzüge	4 m	2,55 m	18,75 m
Sattelkraftfahrzeuge	4 m	2,55 m	16,50 m

Fahrzeugtyp	zulässiges Gesamtgewicht
Einzelfahrzeuge	25 t
Fahrzeuge (mehr als 4 Achsen)	40 t

STELLPLÄTZE

Fahrzeugtyp	Motorwagen	Anhänger
Anhängierzug 2 + 3 Achsen	15	20
Anhängierzug 3 + 2 Achsen	17	17
Anhängierzug 7,45er WAB ²	18	18
Anhängierzug 7,82er WAB	19	19
Sattelzug Ladelänge 13,6 m	34	

EISENBAHN

1.4.2 Angaben zur Eisenbahn

Die Deutsche Bahn AG verfügt über mehr als 150.000 bahneigene Güterwagen, 4.739 Güterzüge verkehren pro Tag (2010). Es gibt eine große Vielfalt an Wagen, z. B. offene Wagen, gedeckte Wagen, Flachwagen, Selbstentladewagen, Schiebewandwagen, Tiefladewagen für schwere Lasten. Manche Wagen haben eine Ladelänge von 20 m und können mit 60 t Gut beladen werden.³ Für den Spediteur sind in erster Linie die gedeckten, großräumigen Schiebewandwagen von Interesse. Hier steht Laderaum von bis zu 160 m³ zur Verfügung. Einschichtig lassen sich je nach Wagenart 24 bis 56 Euro-Flachpaletten verladen.

Neben der Deutschen Bahn AG gibt es in Deutschland fast 448 (Stand 19.01.2017) Eisenbahnverkehrsunternehmen, die zum großen Teil auch oder ausschließlich Güterverkehr betreiben, z. B. die SBB Cargo Deutschland GmbH, die Eisenbahn-Logistik-Gesellschaft, die Chemion Logistik GmbH und die Wincanton Rail GmbH.⁴

FLUGZEUG

1.4.3 Angaben zum Flugzeug

Passagierflugzeuge haben Frachträume im Bauch (Belly) des Flugzeugs, auch Unterflurbereich genannt. Ferner können sich im hinteren Teil des Flugzeugs im Anschluss an den Passagierbereich Frachträume befinden.

Es werden zwei Arten von Passagierflugzeugen unterschieden: Schmalrumpfflugzeug (Narrow Body), diese besitzen einen Gang in der Kabine. Sie können im Gepäckraum, im unteren Deck nur lose Packstücke sowie Post mitnehmen. Bei den Großraumflugzeugen (Wide Body) befinden sich bereits zwei Gänge in der Kabine. Hier ist ein Gepäckraum und ein Frachtraum vorhanden. Es können Paletten als auch kleine Container geladen werden.

¹ Straßenverkehrszulassungsordnung

² WAB = Wechselaufbau auch Wechselbrücke genannt. Ist eine Ladeeinheit. Sie gilt nicht als Fahrzeug, da sie weder Achsen noch Kennzeichen besitzt.

³ Einen guten Überblick über die Wagentypen vermittelt die Internetseite http://www.rail.dbschenker.de/site/railion/de/e_rail/gueterwagenkatalog/gueterwagenkatalog.html

⁴ Quelle: Eisenbahn-Bundesamt; Liste der öffentlichen Eisenbahnverkehrsunternehmen in Deutschland vom 25.08.2017



Den Frachtflugzeugen steht die gesamte Kapazität des Flugzeugs zur Verfügung. Die Typ-Kennzeichnung ist ein F z. B. Boeing 747 F. Je nach Flugzeugtyp können unterschiedliche Mengen an Fracht befördert werden. So setzt z. B. die Lufthansa Cargo AG als Nur-Frachter die MD11F ein. Die MD11F hat eine Kapazität von 93,2 t. Beim Güterversand mit dem Flugzeug sind Beschränkungen hinsichtlich der Maße der Ladelukenöffnungen zu beachten, die je nach Flugzeugtyp variieren.

1.4.4 Angaben zum Binnenschiff

BINNENSCHIFF

Schiffstyp	Charakteristik	Tonnage	Güter
Motorgüterschiff (Einzel-fahrer)	Laderaum, Motor, Steuerung und Mannschaftsräume befinden sich auf einem Schiff Motorgüterschiffe stellen mehr als 70 % der deutschen Binnenschiffsflotte	250 – ca. 3.000 t	Trockene Massengüter, Chemikalien, Gase und Flüssigkeiten (Tank-schiffe), Stückgüter, Container, Fahrzeuge
Schubverband	Besteht aus einem Schubboot (Antriebs- und Steueraggregat) und einem oder mehreren Schub-leichtern (Laderaum)	ca. 1.250 – 27.000 t	Erze, Kohle, Getreide, Futter- und Düngemit-tel, Baustoffe, Recyc-linggüter
Koppverband	Besteht aus einem starken Mo-torschiff mit Schubeinrichtung und einem oder mehreren Schub-leichtern	ca. 2.000 – 6.000 t	Siehe Motorgüterschiff

Die Tendenz bei der Entwicklung neuer Schiffe geht dahin, Schiffe mit großer Tragfähigkeit zu bauen, sodass enorme Mengen auf einer Fahrt befördert werden können. Dennoch muss beachtet werden, dass die Größe der Schiffe hinsichtlich der Klassifikation der Bundeswasserstraßen eingeschränkt ist. Außerdem sind Schiffe immer stärker spezialisiert, z. B. Containerschiffe oder Ro/Ro-Schiffe. Die Ausrüstungen werden modernisiert (Echolot, Radar).

1.4.5 Angaben zum Seeschiff

SEESCHIFF

Schiffstyp	Charakteristik	Güter
Massengutschiffe	Bulkcarrier (Trockenfrachter) befördern trockene Schüttgüter	Erz, Kohle, Getreide
	Tanker befördern flüssige, staub- oder gasförmige Güter	Öl, Gas, Wein, chemische Produkte
Stückgutfrachter	Verfügen in der Regel über eigenes Ladegerüst und viele Laderäume	Kleinere Sendungen, nicht containerisierte Ware
Spezialschiffe	Containerschiffe	Container
	Ro/Ro-Schiffe (Roll on / Roll off)	Zug, Lkw, Trailer
	Barge-Carrier	Bargen (schwimmfähige Container)
	Küsten-Motorschiffe (KüMo) sind seegängige Binnenschiffe bis 4.500 t Tragfähigkeit, auf dem Rhein ab Duisburg einsetzbar	Fahrziele ab Duisburg z. B. Norwegen, GUS-Staaten, Irland, Portugal, Italien, Nordafrika, Iran

Größe und Kapazität der Schiffe sind sehr unterschiedlich. So gibt es Containerschiffe, die nur 1.000 Container transportieren können, aber auch Schiffe mit einer Kapazität bis zu 19.000 TEU¹ z. B. MSC Zoe (Stand 2015). Auch Massengutfrachter, z. B. Öltanker oder Erz-carrier, gibt es in unterschiedlichsten Größen.

¹ Twenty feet equivalent unit = Stellplatz für einen 20-Fuß-Container



Fallstudie 1: Auswahl der Verkehrsmittel und der Verkehrswege

Situation

Sie sind Sachbearbeiter/-in bei der internationalen Spedition EUROCARGO in Nürnberg. Auf Ihrem Schreibtisch liegen heute morgen verschiedene Transportaufträge, die Sie bearbeiten sollen.



Aufgaben

- 1 Entscheiden Sie bei folgenden Aufträgen, welche/s Verkehrsmittel Sie am zweckmäßigsten für den Transport einsetzen!

Transportauftrag	Verkehrsmittel
Orchideen von Mailand nach Kopenhagen	
Tomaten (20 t) von Barcelona nach Magdeburg	
40 t Stahlrohre à 10 m von Duisburg nach Ulm	
3 Zuchtkühe von Amsterdam nach Neapel	
1.000 t Kies für den Straßenbau von Breisach nach Würzburg	
2.000 t Getreide von Hamburg nach Bilbao (Spanien)	
Zwei 20-Fuß-Container von Stuttgart nach Emmerich	
10 Tonnen Farblacke von Hamburg nach München	

- 2 Bei den folgenden Aufträgen möchte der Auftraggeber von Ihnen nicht nur Vorschläge für das geeignete Verkehrsmittel, sondern auch für den zu wählenden Verkehrsweg. Nennen Sie die wichtigsten Städte, die auf der von Ihnen gewählten Route liegen (falls Sie sich für das Schiff entscheiden, nennen Sie zusätzlich die Wasserstraßen, bei Lkw-Einsatz die entsprechenden Nummern der Autobahnen).

Transportauftrag	Verkehrsmittel	Route
22 t von Kempten nach Lüneburg und Flensburg		
20 nässeunempfindliche Rollen mit Kupferkabeln, Durchmesser je 1,25 m, Breite 1,30 m, Gewicht 1.350 kg je Rolle, von Duisburg nach Salzburg Gleisanschluss vorhanden		



Transportauftrag	Verkehrsmittel	Route
39 Euro-Paletten von Freiburg im Breisgau nach Frankfurt/Oder. Jede Palette hat ein Gewicht von 750 kg. Wegen der empfindlichen Ware sollte ein zusätzlicher Schutz gegen Verrutschen vorhanden sein		
4.000 t Stahlbleche von Duisburg nach Rostock zu einer Schiffswerft		
1.200 t Düngemittel von Ludwigshafen nach Trier		
900 t Papierrollen von den Zellstoffwerken bei Dresden nach Magdeburg zu einer Druckerei		
600 t Steinkohle von Essen zu einem Heizkraftwerk in München. Selbstentladung sollte möglich sein		
10 Stück 20-Fuß-Container, je 7 t, von Nürnberg nach Rotterdam, von dort Weiterbeförderung mit dem Seeschiff. Es sollte eine möglichst umweltfreundliche und kostengünstige Lösung gefunden werden!		
10 nässeempfindliche Coils ¹ , Gewicht je 5.500 kg, sollen von Nürnberg nach Oldenburg befördert werden		
Getreide soll von Magdeburg zu einer Mühle nach Osnabrück gebracht werden, Gewicht 1.000 t		
Eilige Ersatzteile (50 kg) von Ulm nach Chicago		
Zwei 20-Fuß-Container von Kassel nach Hongkong		
1.000 t Sand von Passau nach Duisburg		
1 Wechselbrücke Elektroteile von Hannover nach Kopenhagen		

¹ Coil: Rolle, zur Beförderung von aufgewickelten Kabeln, Blechen etc.



Fallstudie 2: Deutschland politisch und geografisch

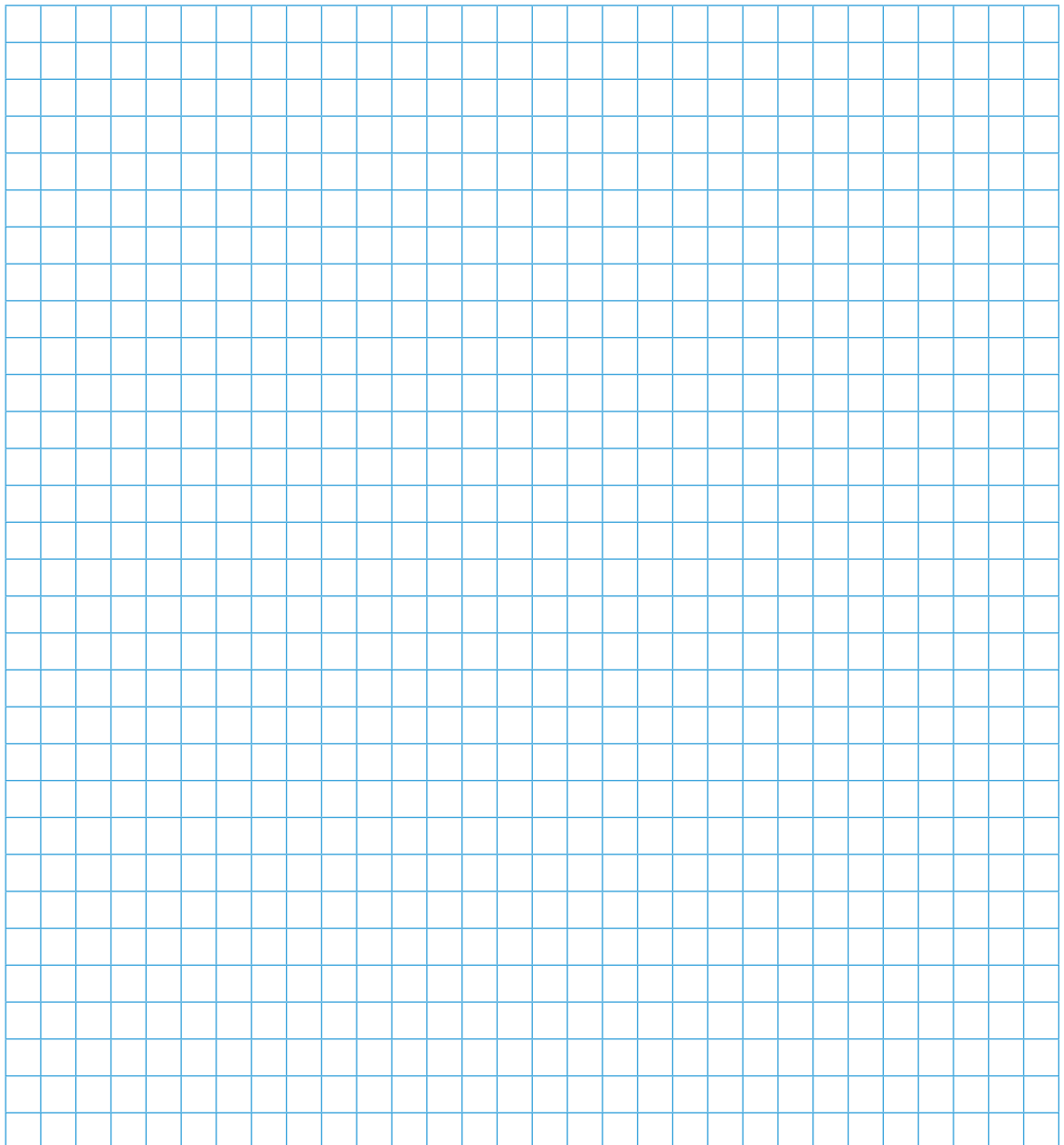
Situation

Ein neuer Kunde, der bundesweit Güter verschickt und einen neuen Hausspediteur sucht, hat mit Ihnen einen Gesprächstermin vereinbart. Um auf dieses Kundengespräch optimal vorbereitet zu sein, überprüfen Sie Ihre geografischen Grundkenntnisse!



Aufgaben

- 1 Listen Sie im Uhrzeigersinn die Nachbarstaaten Deutschlands mit ihren Hauptstädten auf. Beginnen Sie im Norden.
- 2 Nennen Sie die deutschen Bundesländer und ihre Hauptstädte!
- 3 Tragen Sie die Nachbarstaaten von Deutschland auf der nachfolgenden Karte ein!
Benennen Sie die Flüsse!
Zeichnen Sie die Hauptstädte der Bundesländer ein!







4 Nennen Sie die Hauptindustriezweige folgender Wirtschaftsräume!

Berlin	
Seehäfen Hamburg, Bremen, Rostock	
Rheinisch-Westfälisches Industriegebiet	
Hannover, Harz, südliches Niedersachsen	
Halle, Leipzig, Chemnitz, Jena, Zwickau, Dresden	
Rhein-Main-Neckargebiet	
Stuttgarter Raum	
Nürnberg-Fürth	
München und Alpenvorland	
Saargebiet	



5 Tragen Sie die Wirtschaftsräume aus Aufgabe 4 in die Umrisskarte von Deutschland ein!

DEUTSCHE
WIRTSCHAFTSRÄUME

