

Im Allgemeinen unterscheidet man die folgenden fünf Transportarten, auf die in den nachfolgenden Abschnitten genauer eingegangen wird:

2.1 Straßengüterverkehr

2.2 Eisenbahngüterverkehr

2.3 Schifffahrtsverkehr (Binnenschifffahrts-, Seefrachtverkehr)

2.4 Luftfrachtverkehr

Daneben gibt es außerdem den Rohrleitungsverkehr (Pipeline), der jedoch nur sehr eingeschränkt und mit nicht unwesentlichen Investitionen verwendbar ist und daher in diesem Buch nicht weiter behandelt wird.

Die Wahl des geeigneten Transportmittels hängt von verschiedenen Kriterien ab. Tab. 2.1 gibt einen Überblick über die wesentlichen Charakteristika der fünf Formen des Gütertransportes, die die Transportmittelwahl beeinflussen. Häufig ist es im internationalen Handel nicht möglich, den Weg bis zum Empfänger mit einem Transportmittel (**eingliedrige Transportkette**) durchzuführen. Muss das Transportmittel gewechselt werden, spricht man von **zwei- oder mehrgliedrigen Transportketten**, zu denen der gebrochene, der kombinierte und der multimodale Verkehr zählen (siehe Abschn. 2.5).

Bei allen Formen des Gütertransportes kommt der angemessenen **Verpackung** eine hohe Bedeutung zu. Einerseits sollte sie so leicht wie möglich sein und gering an Volumen, um Transportkosten zu sparen, andererseits sollte sie für die jeweilige Transportart und die transportierten Waren angemessen sein. Die Verpackung muss die beförderten Güter vor vorhersehbaren äußeren Einflüssen wie beispielsweise Klima, Seewasser, Staub oder Bewegung schützen. Außerdem tritt der ökologische Aspekt der Verpackung immer mehr in den Vordergrund. Des Weiteren ist

Tab. 2.1 Charakteristika der Transportarten

	Straße	Eisenbahn	Binnenschiff	Seefracht	Luftfracht
Transportgeschwindigkeit ^a	Mittel-hoch	Gering-mittel	Gering	Gering	Hoch
Transportweite ^b	Gering-mittel	Mittel	Mittel	Groß	Groß
Ladekapazität ^b	Gering	Hoch	Hoch	Hoch	Mittel
Verfügbarkeit und Flexibilität ^b	Hoch	Mittel	Gering	Gering	Mittel
Kostenstruktur (fix/variabel) ^b	Geringe FK, mittlere VK	Hohe FK, geringe VK	Hohe FK, geringe VK	Hohe FK, geringe VK	Hohe FK, mittlere VK

FK Fixe Kosten; VK Variable Kosten

^a Autor

^b Adaptiert übernommen aus Kummer et al. 2009, S. 286

zu beachten, dass in manchen Ländern Einschränkungen hinsichtlich der Verpackungsmaterialien bestehen (z. B. Stroh oder Holzwolle).

Klare und dauerhaft lesbare **Markierungen** auf Verpackungen haben einerseits die Funktion auf die Erfordernisse der Warenbehandlung (z. B. gefährliche Güter) auf dem Transportweg hinzuweisen, andererseits informieren sie auch über Empfänger, Bestimmungsort, Ursprung sowie über Gewicht, Abmessungen, Auftrags- als auch Zolltarifnummern (Jahrmann 2010; Schütt 2011). In einigen Ländern sind Art und Umfang der Markierung gesetzlich festgelegt. Bei Gefahrguttransporten sind spezielle (nationale) Behandlungs- und Markierungsvorschriften zu beachten. Eine korrekte und ausreichende Markierung ist auch im Schadensfall von Bedeutung, da bei deren Nichtbeachtung der Verkehrsträger (z. B. der Spediteur) den Schaden zu tragen hat (Schütt 2011).

2.1 Straßengüterverkehr

Der überwiegende Teil des innereuropäischen Transportes erfolgt im Straßengüterverkehr (*engl.* road transport traffic). Lastkraftfahrzeuge (LKW) kommen insbesondere für den Transport von **Fertigerzeugnissen** oder **Handelswaren** zum Einsatz, wohin gegen der Straßengüterverkehr für Massenerzeugnisse oder Rohstoffe weniger geeignet ist (Jahrmann 2010). Auch sind gewisse Gefahrgüter vom Straßengütertransport ausgeschlossen (Schulte 2009).

Um internationale Straßengütertransporte durchführen zu können, benötigt beim Eigenbetrieb das Unternehmen, beziehungsweise im Fremdbetrieb der Spediteur oder das Güterkraftverkehrs-Unternehmen, eine Lizenz. Für Trans-

porte innerhalb der Europäischen Union gibt es eine **Gemeinschaftslizenz**, mit der Waren fünf Jahre lang uneingeschränkt zwischen EU-Mitgliedsstaaten, sowie Norwegen, Island, Liechtenstein und der Schweiz, befördert werden können (**Kabotagefreiheit**).

Frachtverträge über die entgeltliche grenzüberschreitende Beförderung von Waren auf der Straße basieren auf dem **Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr** (CMR = Convention relative au contrat de transport international des Marchandises par Route). Demnach unterliegen Straßengütertransportunternehmen der Gefährdungshaftung und müssen bei Verlust oder Beschädigung der Ware, sowie beim Überschreiten der Lieferfrist Schadensersatz leisten, der nach oben hin jedoch begrenzt ist.

Der **CMR-Frachtbrief** (*engl.* road waybill) wird nach Abschluss eines Beförderungsvertrages ausgestellt und beinhaltet die wichtigsten Informationen und Bestandteile des Frachtvertrages. Der CMR-Frachtbrief besteht aus vier Durchschlägen, die vom Absender und vom Frachtführer zu unterfertigen sind. Eine Ausfertigung erhält der Absender, eine begleitet die Ware und ist für den Empfänger bestimmt, ein Blatt behält der Frachtführer und eine weitere dient der Tarifikontrolle. Der Inhalt des Frachtbriefs ist im CMR festgelegt und enthält unter anderem Name und Anschrift des Absenders, Empfängers und des Frachtführers, Angaben zur Ware, sowie den Be- und Entladeort und -zeitpunkt.

Der CMR-Frachtbrief ist eine Beweisurkunde, das heißt er dient der vereinfachten Beweisführung über die Beförderung der Ware, bildet jedoch nicht die Voraussetzung zur Geltendmachung eines Rechts (Jahrmann 2010). Wie alle Dokumente im Außenhandel hat auch der CMR-Frachtbrief eine Vertragserfüllungsfunktion und dokumentiert die Erfüllung der Vertragsbedingungen (Jahrmann 2010). Frachtbriefe erfüllen überdies eine Sperrfunktion, womit nur der Inhaber der Urkunde eine bestimmte Leistung vom Schuldner verlangen kann (z. B. das Umdisponieren der Ware) (Jahrmann 2010; Kummer et al. 2010).

Ein bedeutsamer **Vorteil** gegenüber allen anderen Formen des Gütertransportes ist die Möglichkeit Waren von Haus zu Haus zu liefern. Aufgrund der hohen Netzdichte werden LKW auch häufig für den Vor- oder Nachtransport der Ware zum bzw. vom Haupttransportmittel (z. B. Flugzeug) verwendet. Außerdem zeichnet sich der Straßengütertransport durch eine hohe Flexibilität in der Terminvereinbarung, sowie der Bestimmung der Transportroute aus. Da es im Regelfall nur geringe Stillstands- und Wartezeiten gibt, ist die Transportzeit bei kurzen bis mittleren Entfernungen relativ niedrig.

Als **Nachteile** gegenüber anderen Transportmitteln sind die relativ geringe Ladekapazität je Fahrzeug, sowie die Anfälligkeit für äußere Einflüsse (z. B. Witterung, Verkehrsstörungen) zu nennen. Des Weiteren stellt der Straßengütertransport

durch Lärm und Abgase, sowie der Notwendigkeit des Ausbaus der Straßeninfrastruktur, eine hohe ökologische Belastung dar.

2.2 Eisenbahngüterverkehr

Der Eisenbahngütertransport (*engl.* railroad transport) hat trotz steigenden Transportaufkommens in den vergangenen Jahrzehnten kontinuierlich an Bedeutung verloren und konnte im Gegensatz zu den anderen Transportarten kein bis wenig Wachstum verzeichnen (Jahrmann 2010). Um diesem Trend zumindest im EU Binnenmarkt entgegenzuwirken, wurden für wichtige Verkehrsbindungen zentrale Güterverkehrskorridore (*engl.* Trans European Rail Freight Freeways) vereinbart, die über die Gemeinschaft der Europäischen Bahnen (GEB) vermarktet werden. Wachstumspotenzial besteht für den Schienengüterverkehr auch aufgrund steigender Umweltprobleme, insbesondere in Industrieländern (Reuvid und Sherlock 2011). Der Eisenbahngüterverkehr eignet sich sowohl für **Massengüter** als auch für **kundenspezifische Endprodukte** und **Handelswaren** (Büter 2010; Jahrmann 2010).

Im Schienenverkehr differenziert man zwischen dem Einzelwagen- und dem Ganzzugverkehr. Der **Einzelwagenverkehr** ist dadurch gekennzeichnet, dass Exporteur und Importeur einen betrieblichen Anschluss an das Schienennetz haben. Verschiedene Waggons werden zusammengefasst und bis zu einem Rangierbahnhof befördert und dann getrennt dem jeweiligen Bestimmungsort zugeführt. Aufgrund häufiger Rangierprozesse kann es beim Einzelwagenverkehr zu Zeitverlusten kommen.

Beim **Ganzzugverkehr** verfügt zumindest der Absender über einen Zugang zum Schienennetz, von dem aus vollständige Züge direkt zum betriebseigenen Gleisanschluss des Empfängers oder zu einem Hafen fahren.

Wie im Straßengütertransport wurden mit dem **Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr** (CIM=Convention internationale concernant le transport de marchandises par chemins de fer) auch im grenzüberschreitenden Schienenverkehr einheitliche Beförderungsbedingungen geschaffen. Demnach sind Eisenbahngesellschaften zur Beförderung von Waren verpflichtet. Diese Beförderungspflicht kann jedoch beispielsweise bei Gefahrgütern eingeschränkt oder verweigert werden. Eisenbahngesellschaften haften gemäß dem Prinzip der Gefährdungshaftung für Verlust und Beschädigung der Waren, sowie für Lieferfristüberschreitungen sofern ein genaues Lieferdatum vorgesehen ist. Haftungsausschlüsse gibt es bei mangelhafter Verpackung, Markierung oder Verladung durch den Exporteur.

Der **CIM-Frachtbrief** (*engl.* rail waybill) wird, basierend auf einem Beförderungsvertrag, in fünffacher Ausfertigung erstellt. Das Frachtbrieforiginal ist ein Begleitdokument und wird dem Empfänger gemeinsam mit der Ware ausgehändigt. Der Absender erhält das Duplikat, während die Frachtkarte, der Empfangs- sowie der Versandschein für die Bahngesellschaft bestimmt sind.

Der CIM-Frachtbrief hat, wie der CMR-Frachtbrief, Beweis- und Vertragserfüllungsfunktion und der Inhaber des Duplikats ist zur Umdisponierung berechtigt (Sperrfunktion) (Kummer et al. 2010; Jahrmann 2010).

Vorteile des Eisenbahngütertransportes sind insbesondere die Eignung für sperrige und große Güter sowie die Unabhängigkeit von äußeren Einflüssen, wie hohem Verkehrsaufkommen und von gesetzlich festgelegten Fahrverboten. Des Weiteren ist ein relativ schneller, kostengünstiger und umweltfreundlicher Transport über längere Strecken, im Kontinentalverkehr möglich. Im Gegensatz zum Straßengüterverkehr ist der Transport von Gefahrgütern zulässig.

Nachteilig beim Gütertransport auf der Schiene sind der Station-zu-Station-Transport sowie die Bindung an Fahrpläne (insbesondere an jene des Personenverkehrs auf der Schiene).

Verfügen Unternehmen also nicht über einen direkten Bahnanschluss, so werden zusätzlich LKWs benötigt. Dies führt wiederum zu kosten- und zeitintensiven Umschlags- und Umladeleistungen. Im inner-europäischen Verkehr sind überdies die unterschiedlichen Spurweiten als nachteilig zu sehen.

2.3 Schifffahrtsverkehr

Der EU-Außenhandel wird zum größten Teil über den Gütertransport zu Wasser abgewickelt. Dabei unterscheidet man im Allgemeinen zwischen der Binnen- (*engl.* inland navigation) und der Seeschifffahrt (*engl.* ocean shipment). Binnenschiffe befördern hauptsächlich nichtverderbliche **Massengüter** (z. B. Rohstoffe), während Seeschiffe auch **Handelsgüter** transportieren (Kummer et al. 2009; Büter 2010).

2.3.1 Binnenschifffahrtsverkehr

Der grenzüberschreitende Binnenschiffsverkehr ist durch sogenannte **Schiffahrtsakte** (z. B. Revidierte Rheinschiffahrtsakte, Beograder Donaukonvention) in Form internationaler Übereinkommen geregelt (Kummer et al. 2010). Die jeweiligen Binnenwasserstraßen werden dadurch als internationale Ströme bezeich-

net und können nicht durch einseitige und willkürliche Beschränkungen behindert werden. Hinsichtlich grenzüberschreitender Verfrachtungsbedingungen gibt es europaweit kein einheitliches Recht. Das **Budapester Übereinkommen über den Vertrag der Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt** (CMNI=Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation Interieure) findet mit den Prinzipien der Verschuldungs- und Gefährdungshaftung sowie der Haftung bei Lieferfristüberschreitung in vielen europäischen Staaten Anwendung (z. B. Deutschland, Schweiz), wurde aber beispielsweise von Österreich noch nicht ratifiziert. Daher gibt es verschiedene nationalen Gesetze, sowie auf das Fahrtgebiet bezogene Regelungen, wie das Bratislavaer Abkommen für den grenzüberschreitenden Güterverkehr auf der Donau.

Basierend auf einem Binnenschifffahrtsvertrag werden neben **Frachtbriefen** (*engl.* waybill) üblicherweise auch **Ladescheine** (Flusskonnossemente, *engl.* waterway bill of lading) erstellt. Ersterer hat wie alle Frachtbriefe lediglich Vertragserfüllungs- sowie Beweisfunktion und bestätigt den Warenversand, während der Ladeschein ein Wertpapier darstellt (Büter 2010; Jahrmann 2010). Der Absender erhält den vom Frachtführer unterschriebenen Original-Ladeschein, mit dem er die alleinige Verfügungsberechtigung hat, und dessen Kopie wird vom Frachtführer als Frachtbrief verwendet (Kummer et al. 2010).

Zu den **Vorteilen** des Schifffverkehrs zählen vor allem geringe Kosten, sowie eine große Ladekapazität. Weiters ist die Umweltbelastung im Allgemeinen relativ gering.

Nachteilig ist bei der Binnenschifffahrt vor allem die Erreichbarkeit aufgrund der Abhängigkeit von Wasserstraßen. Weitere Nachteile des Schifffverkehrs sind spezielle Verpackungserfordernisse, lange Transportzeiten sowie Vor- und Nachtransporterfordernisse.

2.3.2 Seefrachtverkehr

Im Seefrachtverkehr unterscheidet man zwischen der **Linien-schifffahrt** (*engl.* liner vessel) und der **Trampschifffahrt** (*engl.* tramp vessel) (Jahrmann 2010). Linien-schiffe befördern Güter nach einem festgelegten Fahrplan und fahren zu bestimmten Häfen. Bei der Trampschifffahrt werden Güter nach individuell vereinbarten Fahrplänen zu ausgewählten Zielhäfen befördert.

Gesetzliche Grundlage für die **Seeschifffahrt** bilden die **Haager, Visby** sowie die **Hamburger Regeln**. Demnach unterliegt der Seeverkehr der Verschuldungshaftung, wobei der Haftungsumfang eingeschränkt werden kann. Außerdem ist

die Haftung bei Verspätungsschäden geregelt. Für Gefahrguttransporte auf dem Seeweg gibt es den International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG-Code), aber auch nationale Gesetze finden Anwendung.

Zur Dokumentation des Abschlusses eines Frachtvertrages bzw. eines Chartervertrages wird in der Seeschifffahrt ein **Konnossement** (*engl.* bill of lading) ausgestellt. Dieses ist ein sogenanntes Traditionspapier und hat Wertpapierfunktion. Es beinhaltet eine Empfangsbestätigung der Ware und verpflichtet zur Beförderung und Aushändigung der Ware an den ausgewiesenen Empfänger (Kummer et al. 2010; Jahrman 2010). Grundsätzlich werden dem Ablader drei originale Ausfertigungen des Konnossements ausgehändigt. Im Intrafirmenhandel kommt anstelle des Konnossements häufig der **Seefrachtbrief** (*engl.* sea/ocean waybill) zum Einsatz, da die Ausstellung dieses Dokuments kostengünstiger ist und die Zahlungsabwicklung, sowie die Eigentumsübertragung nicht abgesichert werden müssen.

Neben den in der Binnenschifffahrt genannten **Vorteilen**, sind in der Linienschifffahrt zusätzlich die klare Terminkalkulation, regelmäßige Fahrten zu Standardhäfen, sowie standardisierte und daher verkürzte Be- und Entladezeiten zu nennen. Gegenüber der Binnenschifffahrt ist außerdem die Netzdichte im Seeverkehr wesentlich höher.

Nachteilig sind in der Seefahrt insbesondere lange Liegezeiten. Vorsicht ist bei kleinen Sendungen geboten, da Mindestraten verrechnet werden. Dies kann jedoch durch Sammelgutverkehr vermieden werden, bei dem der Frachtführer kleinere Sendungen zu einer Gesamtpartie zusammenstellt (Schütt 2011).

2.4 Luftfrachtverkehr

Güterflugzeuge sind das jüngste Transportmittel und haben in den letzten Jahren sehr an Bedeutung gewonnen (Kummer et al. 2009). Der Luftfrachtverkehr (*engl.* air transport) kommt besonders bei hochwertigen, empfindlichen und leicht verderblichen **Handelswaren**, sowie dringend benötigten Medikamenten, Industriegütern und Ersatzteilen zum Einsatz (Schütt 2011). Darüber hinaus haben speziell die Anforderungen für Direktlieferungen aus Asien im Elektronik-Bereich (z. B. für Smartphones und Tablets) zu einer Zunahme der Luftfrachtsendungen geführt. Bei kleineren Sendungen erfolgt die Frachtbeförderung häufig in Passagierflugzeugen. Die Mengen, die als sogenannte Beiladefrachten hier befördert werden können, sind allerdings begrenzt, speziell in Europa werden auch im Passagierbereich relativ kleine Flugzeuge im Kontinentaltransport eingesetzt.

Der Luftfrachtverkehr ist durch eine Vielzahl von nationalen, supranationalen und internationalen rechtlichen Bestimmungen geregelt. Die bedeutendste Rechts-

vorschrift ist dabei das **Chicagoer Abkommen** (CAK), welches grundsätzliche technische, wirtschaftliche und rechtliche Regelungen beinhaltet. Es besagt beispielsweise, dass jedem Land für sein eigenes Gebiet die Lufthoheit zusteht und der Luftraum daher nur mit Zustimmung der jeweiligen staatlichen Organe benutzt werden darf. Im internationalen Luftfrachtverkehr stellen das **Warschauer Abkommen**, das **Haager Protokoll**, sowie deren Zusatzprotokolle die wichtigsten rechtlichen Grundlagen dar. Den Haftungsumfang sowie weitere wichtige Themen im Luftfrachtverkehr regeln die **IATA Beförderungsbedingungen** (IATA-BB, *engl.* IATA – Conditions of Carriage).

Der **Luftfrachtbrief** (*engl.* air waybill) dokumentiert den Abschluss eines Luftfracht- bzw. eines Chartervertrages zwischen dem Absender und der Fluggesellschaft. Der Frachtbrief wird in dreifacher Originalausfertigung erstellt, wobei die erste für die Fluggesellschaft bestimmt ist, die zweite begleitet die Ware und ist für den Empfänger und das dritte Exemplar erhält der Absender. Neben der Beweisfunktion verkörpert das dritte Original in der Regel ein Dispositionsrecht (z. B. Rücksendung, Bestimmung eines anderen Zielortes) bevor die Ware an den Empfänger ausgehändigt wurde (Kummer et al. 2010).

Zu den **Vorteilen** des Luftfrachtverkehrs zählen geringe Verpackungskosten, hohe Sicherheit verbunden mit niedrigen Versicherungsprämien. Auf langen Strecken ist der Luftverkehr bei weitem das schnellste Transportmittel. Durch die kurze Transportzeit profitiert das Unternehmen zusätzlich von einer geringen Kapitalbindung und somit geringeren Kapitalkosten.

Ein erheblicher **Nachteil** dieser Form des Gütertransportes ist die Kostenintensität. Des Weiteren ist die Ladekapazität vergleichsweise gering und es sind nur Station-zu-Station Transporte möglich (im sogenannten Hub- and Spoke-Verkehr).

2.5 Mehrgliedrige Transportketten

Im Außenhandel müssen häufig große Distanzen vom Lieferanten zum Kunden zurückgelegt werden. Dafür reicht ein Transportmittel meist nicht aus, da vor allem die infrastrukturellen Voraussetzungen nicht gegeben sind. Werden mindestens zwei Transportmittel für einen Transportweg benutzt, spricht man von mehrgliedrigen Transportketten. Dabei unterscheidet man zwischen drei Ausprägungen:

1. Dem gebrochenen Verkehr
2. Dem kombinierten Verkehr
3. Dem multimodalen Verkehr

Wenn Güter von einem Transportmittel auf ein anderes umgeladen werden, so spricht man von **gebrochenem Verkehr**. Jahrmann (2010) schränkt die Definition des gebrochenen Verkehrs darauf ein, dass „verschiedene Transportmittel derselben Art [Hervorhebung im Original]“ (S. 180) verwendet werden. Das kann beispielsweise aufgrund zollrechtlicher Vorschriften beim Straßengüterverkehr der Fall sein, oder aus technischen Gründen (z. B. unterschiedliche Spurbreite der Schienen im Eisenbahngüterverkehr) notwendig sein.

Im Gegensatz zum gebrochenen Verkehr ist für den **kombinierten Verkehr** (KV) der Umschlag fester Ladeeinheiten (z. B. Container oder Paletten) anstelle der einzelnen Güter charakteristisch (Kummer et al. 2010; Schulte 2009). Von intramodalem KV spricht man wenn nur ein Verkehrsträger (z. B. Straße), aber mehrere Verkehrsmittel (z. B. verschiedene Straßentransportunternehmen) beteiligt sind. Sind mehrere Verkehrsträger (z. B. Straße und Schiene) involviert, handelt es sich um intermodalen KV. Um zwischen Transportmitteln zu wechseln, bedient sich der kombinierte Verkehr unterschiedlicher Transporttechniken. Dazu zählt einerseits der **Containerverkehr**, bei dem lediglich der Transportbehälter von einem Verkehrsmittel auf ein anderes umgeladen wird. Andererseits gibt es den **Huckepackverkehr** (Straße/Schiene), bei dem ein Transportmittel ein anderes befördert. Ausprägungen sind dabei

- a. die rollende Landstraße (Transport kompletter LKW auf Eisenbahnwaggons),
- b. der Transport von Sattelanhängern, bei dem diese mithilfe eines Krans ohne die Zugmaschine auf Schiene gebracht werden, und
- c. der Transport von Wechselbehältern, die vergleichbar mit Containern ebenfalls eine unselbstständige Ladeeinheit darstellen.

Werden LKW auf Schiffen befördert, spricht man von der „Schwimmenden Landstraße“ (*engl.* Roll-on/Roll-off-Verkehr, kurz **Ro/Ro-Verkehr**). Eine weitere Transporttechnik ist der **Lash-Verkehr** (*engl.* lighter aboard ship). Dabei werden in der Binnenschifffahrt verwendete, schwimmende Leichter durch Kräne oder das Swim-in/Swim-out-Prinzip in Seeschiffe verladen.

Beim **multimodalen Transport** organisiert und verantwortet ein einzelnes **multimodales Transportunternehmen** (*engl.* multimodal transport operator, kurz **MTO**) die Beförderung von Waren vom Exporteur zum Importeur unter optimaler Verwendung und Abstimmung mehrerer Transportmedien. Verfügt der MTO selbst über Transportmittel und ist er als Frachtführer an der Beförderung der Waren beteiligt, wird er auch als **Carrier-MTO** bezeichnet. Charakteristisch für den multimodalen Transport ist, dass der Exporteur einen einheitlichen Frachtvertrag für den gesamten Transportweg mit dem MTO abschließt.

Übersicht: Selektion multimodaler Transportunternehmen

Eine optimale multimodale Transportabwicklung basiert auf der Leistungsstärke des multimodalen Transportunternehmens. Um den bestmöglichen MTO auszuwählen, sollten Exporteure das Angebot insbesondere nach folgenden Kriterien prüfen:

- Wie hoch ist der Gesamtpreis für die Transportleistungen?
- Wie lange dauert der Transport vom Exporteur zum Importeur?
- Wie hoch ist die Transportfrequenz zum Bestimmungsort?
- Wie zuverlässig ist der MTO in Ausführung und Zeitdauer?
- Welche zusätzlichen Dienstleistungen werden angeboten (z. B. Übernahme des Aus- und Einfuhrverfahrens)?
- Verfügt der MTO über die technischen Möglichkeiten (z. B. Cargo Tracking) die Ware während des Transportes zu lokalisieren?
- Kann die Warensendung umdisponiert werden?
- Wie ist die Qualität der Gesamthaftung?/Wie umfangreich ist die Gesamthaftung?

(Quelle: vgl. Jahrman 2010, S. 187)

Da es international keine einheitlichen Rechtsvorschriften gibt, folgt die multimodale Transportabwicklung den von der UNCTAD und der Internationalen Handelskammer herausgegebenen **Regelungen für multimodale Transportdokumente** (*engl.* Rules for Multimodal Transport Documents).

Beim gebrochenen und kombinierten Verkehr hängt die Rechtsgrundlage für die Verwendung unterschiedlicher Verkehrsträger stark davon ab, ob für jede Teilstrecke ein eigener Frachtvertrag abgeschlossen wird oder ein MTO für die gesamte Organisation verantwortlich ist (Kummer et al. 2010). Ist ersteres der Fall, so gelten die rechtlichen Vorschriften der jeweiligen Transportart. Ist letzteres der Fall, schließt der Exporteur mit dem MTO zugunsten des Warenempfängers einen einheitlichen multimodalen Transportvertrag. Basierend darauf werden im internationalen multimodalen Transport Spediteursversanddokumente, die von der Internationalen Speditionsorganisation (FIATA=Fédération Internationale des Associations des Transporteurs et Assimilés) herausgegeben wurden, ausgestellt. Dazu gehört die **Spediteursübernahmebescheinigung** (*engl.* FIATA Forwarders Certificate of Receipt, kurz FCR), die ähnlich dem Frachtbrief eine Beweis- und eine Sperrfunktion hat (Kummer et al. 2010). Das FCR besteht aus vier Durchschlägen. Die **Spediteursversandbescheinigung** (*engl.* FIATA Forwarders Certificate of Transport, kurz FCT) bescheinigt die Warenauslieferung und besteht nur aus einem

Logistik, Transport und Lieferbedingungen als
Fundament des globalen Wirtschaftens

Eine Einführung

Leitner, W.

2015, IX, 34 S. 5 Abb., Softcover

ISBN: 978-3-658-10714-7