

Praktikumsbericht

Arnold Spedition

01.08.2008 – 15.01.2009

Betreuer: Frau Prof. Dr. Maria Rumpf
Vorgelegt an der Fachhochschule Gießen – Friedberg

Jonathan Heinemann

35415 Pohlheim
Matrikelnummer 804617

Inhaltsverzeichnis

Seite

Inhaltsverzeichnis.....	I
Abbildungsverzeichnis.....	II
Tabellenverzeichnis.....	II
Abkürzungsverzeichnis.....	III
1. Einführung.....	1
2. Der Praktikumsbetrieb.....	2
2.1 Die Historie der Spedition Arnold.....	3
2.2 Die Definition des Speditionsbegriffes.....	5
2.3 Leistungen der Spedition Arnold Heute.....	7
2.4 Die Unternehmensstruktur und Arbeitsplatzgestaltung.....	9
3. Das Praktikum.....	11
3.1 Inhalte und Anwendungen.....	11
3.2 Tätigkeiten nach Unternehmensbereichen.....	11
3.2.1 Abteilung Lagerwesen und Westeuropaverkehre.....	12
3.2.2 Abteilung Osteuropaverkehre.....	14
3.2.3 Abteilung See- und Luftfracht.....	16
4. Auftragsabwicklung.....	20
4.1 Darstellung meiner Tätigkeiten anhand eines umfassenden Beispielles...	20
5. Zusammenfassung.....	26
Quellenverzeichnis.....	27

Abbildungsverzeichnis

	Seite
Abbildung 1: Anfahrtsskizze des Technologiepark Würzburg-Rimpar	2
Abbildung 2: Pavillonansicht Technologiepark Würzburg-Rimpar	4

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Legende zum Status von Lieferungen	21
Tabelle 2:	Beispiel einer Lagerliste	21

Abkürzungsverzeichnis

Abs.	Absatz
ADSp	Allgemeine Deutsche Spediteursbedingungen
B	Breite
BAF Bunker	Adjustment Factor
BGB	Bundesgesetzbuch
BPS	Berufspraktisches Semester
CAF	Currency Adjustment Factor
Cm	Zentimeter
cm ³	Kubikzentimeter
CZ	Tschechien
D	Deutschland
EU	Europäische Union
EUR	Euro
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
H	Höhe
HGB	Handelsgesetzbuch
ICC	International Chamber of Commerce
IHK	Internationale Handelskammer
KEP	Kurier-Express-Paket-Dienst
Kg	Kilogramm
KG	Kommanditgesellschaft
L	Länge
LKW	Lastkraftwagen
lt.	laut
m ³	Kubikmeter
Pos.	Position
RoRo	Roll on Roll off
T	Tonne
THC	Terminal Handling Charges
Vgl.	Vergleich
WE	Wareneingang

1. Einführung

Als Student des Studienganges Logistik an der Fachhochschule Gießen-Friedberg habe ich das fünfte Studiensemester als berufspraktisches Semester, kurz BPS absolviert. Als Praktikumsbetrieb habe ich die Arnold Speditions GmbH in 97222 Rimpar, Deutschland gewählt.

Ich habe bei der Arnold Speditions GmbH ein Praktikum vom 01.08.2008 bis zum 15.01.2009 absolviert und wurde durch Frau Prof. Dr. Rumpf betreut.

Die Spedition Arnold ist ein Unternehmen mit breitem Angebots – und Leistungsspektrum, aber konkretem Schwerpunkt auf Projektabwicklungen und Schwertransporten. Ein großes, persönliches Interesse an genannter Thematik und die Vielzahl angebotener Leistungen, die sich mit Inhalten des Studiums decken und diese an vielen Stellen erweitern, haben mich auf das Unternehmen aufmerksam werden lassen. Zudem bietet die Spedition Arnold eine multimodale Transportabwicklung auf nahezu jeder Relation, das heißt globale Transportlösungen unter Einbeziehung aller Verkehrsträger, an.

So sollten sich Möglichkeiten ergeben Erfahrungen im Bereich der Disposition im See- und Luftfracht- sowie Straßen und Schienengüterverkehr zu sammeln. Auch die Erstellung und Notwendigkeit von begleitenden Dokumenten, insbesondere Zolldokumenten sowie den Richtlinien und Besonderheiten genehmigungspflichtiger Transporte, sollten ich kennenlernen dürfen. Insbesondere sollte der sensible Umgang mit übergroßen oder sperrigen Gütern und entsprechende Maßnahmen zur Transportabwicklung und – sicherheit thematisiert werden können.

Im Bereich der Projektabwicklung stand außerdem die Notwendigkeit langfristig zu gewährleistender Termintreue als Qualitätsindikator, welche im positiven Verhältnis zu Kosten und Zeitaufwand stehen sollte, im Mittelpunkt meines Interesses.

Genanntes sollte für mich ein vielfältiges Einsatz- und Lernangebot für das Praxissemester bedeuten können.

Schließlich war auch die Reaktion auf meine Initiativbewerbung von Unternehmensseite überaus positiv. Mir wurden Informationsmaterialien des Unternehmens zugesandt und Einsatzmöglichkeiten für das mögliche Praktikum aufgezeigt. Die direkte und unkomplizierte Kommunikation und der gute Umgang mit mir als Bewerber habe mir die Entscheidung zu einer verbindlichen Zusage für das Praktikum leicht gemacht.

So habe ich mein BPS bei der Spedition Arnold in Rimpar nahe Würzburg zum 1. August 2008 angetreten und sollte nunmehr 24 Wochen als Praktikant im Unternehmen beschäftigt sein.

2. Der Praktikumsbetrieb

Die Spedition Arnold, mit Sitz im Technologiepark, Kettelerstraße 3-11 in 97222 Rimpar liegt in unmittelbarer Nähe der unterfränkischen Großstadt Würzburg. Auf der, auch durch Würzburg führenden, Bundesstraße 19, als Nord-Süd-Tangente zwischen den Autobahnen 3, der Verbindung Frankfurt – Nürnberg und der Autobahn 7, der Verbindung Kassel – Ulm, findet sich auch die Ausfahrt Estenfeld/Rimpar mit Anbindung an den Technologiepark.

Abbildung 1: Anfahrtsskizze des Technologiepark Würzburg-Rimpar¹



„Dieser 1990 gegründete Technologiepark mit beschriebener Verkehrsanbindung und guter Infrastruktur bietet ansässigen Unternehmen außerdem Möglichkeit ökonomische Synergien zu nutzen. Es findet sich hier in 18 zweistöckigen Pavillons in ökologischer Holzbauweise Raum für Unternehmen aus Bereichen der Informations- und Kommunikationstechnologie, Logistik, Softwareentwicklung, Wirtschaftsdienstleistungen und anderer Dienstleistungen“.

„Jeder Pavillon bietet auf etwa 500 Quadratmetern eine flexible und variable Raumnutzung“¹. Die Spedition Arnold hat mit der Fertigstellung des Technologieparks Anfang der 90´er Jahre Ihren Pavillon bezogen und entsprechend Ihrer Anforderungen an den Arbeitsplatz gestaltet.

Hier arbeiten heute 14 festangestellte Mitarbeiter in 8 Büroräumen. Die Gestaltung und Anordnung der Räume bietet Möglichkeit zum ständigen Austausch und gemeinsames Arbeiten.

¹ Vgl. <http://www.tpwr.de>

2.1 Die Historie der Spedition Arnold

„Die Spedition Arnold kann auf eine Historie von mehr als 60 Jahren zurückblicken“. Im Jahr 1947 gründete Herr Ernst Arnold mit dem Erwerb des ersten Fahrzeugs, einem Citroen Pritschen LKW, das Unternehmen. „Er kehrte 1946 mit Frau und Sohn Horst aus Oberösterreich nach Rimpar zurück“. Zunächst wurden Holzkohlen von Würzburg nach Rimpar transportiert. Nach Erweiterung des Fuhrparks und technischer Umbauten der Fahrzeuge nach Bedarf „wurden für ortsansässige Bauern Zuckerrüben zur nächst gelegenen Fabrik nach Ochsenfurt am Main transportiert“. Das Potential im Bereich der Transportdienstleistungen war rasch erkannt. Eine firmeneigene Werkstatt wurde betrieben und der Fuhrpark stetig erweitert, der Betrieb wuchs. Nach einem tödlichen Unfall von Ernst Arnold 1973 übernahm Horst Arnold die Firmenführung. „Er setzte 1974 erstmals den Fuhrpark auch für den internationalen Transport ein und orientiert sich schnell auf den Relationen des nahen und mittleren Ostens“.

Das Transportunternehmen erhielt in Rimpar sein erstes Büro auf eigenem Grundstück. Für seinerzeitliche Großkunden liefen bald LKWs von Deutschland über die Türkei und den Irak bis nach Saudi-Arabien, „wo Mitte der 70´er Jahre sogar eine eigene Niederlassung mit entsprechendem Fuhrpark eröffnet wurde“. Der wachsende globale Markt machte Investitionen möglich und neue Relationen wurden eröffnet. Man transportierte bald für Großkunden „im innerdeutschen und internationalen Europaverkehr“ und nahm parallel „ständige Fahrten in den Iran, den Irak und nach Afghanistan“ auf. Auch wurde der Fuhrpark stetig modernisiert und erweitert. Nicht nur als Fuhrunternehmer, sondern auch als Spediteur baute das Familienunternehmen seine Strukturen weit über den europäischen Raum hinaus aus. „Nach seiner Lehre als Speditionskaufmann Anfang der 90´er Jahre und einige Jahren in der Praxis begann der heutige geschäftsführende Gesellschafter Oliver Arnold – Sohn von Horst Arnold – mit dem Auf – und Ausbau der internationalen Spedition, speziell auf den Relationen von Westeuropa für die Türkei, Griechenland und Rumänien“².

Mit weiterer Niederlassung in Istanbul und einem Fuhrpark von über 170 Sattelaufliegern avancierte man bald zum größten deutschen und zweitgrößten europäischen Unternehmen im Verkehr mit der Türkei. Man transportierte meist Maschinen oder Hightech Güter in die Türkei sowie Textilien und Haselnüsse zurück. Namenhafte Unternehmen der Textil – und Lebensmittelindustrie wurden beliefert. Ein Liniendienst über den Mittelmeerhafen Triest/Italien im RoRo-Verkehr mit Planensattelaufliegern wurde außerdem aufgebaut.

² Vgl. ARNOLD, Oliver, persönliche Ausarbeitung zur Veröffentlichung

Mit dem wachsenden Anspruch an Komplettlösungen im Bereich des Projektmanagements für den weltweiten Schwertransport und damit verbundenen Organisationsaufwand setzte die Spedition Arnold schließlich neue Schwerpunkte. „Im Jahr 2000 wurde das Türkeigeschäft verkauft“ und der komplette Fuhrpark mit an den Käufer übergeben. Die Spedition Arnold spezialisierte sich zunehmend auf den Bereich der Schwer- und Sondertransportabwicklung. Die langjährig ausgebauten und gepflegten Kontakte und Geschäftsbeziehungen wurden zum Grundstein der heutigen Projektspedition für Land-, See- und Lufttransporte weltweit. Partnerschaften, qualifiziertes Personal und Know How aus 60 jähriger Entwicklung des Unternehmens zeichnen die Flexibilität der Spedition Arnold als Projektspediteur aus. Ohne eigenen Fuhrpark und gestützt auf genannte Faktoren organisiert man heute komplexe Abwicklungen und bietet den Kunden angepasste Lösungen. Die Wahl des optimalen Transportmittels und der optimalen Transportstrecke auf jeweiliger Relation ist hierbei entscheidend und kann sichergestellt werden.³

Heute organisiert die Spedition Arnold wie eingangs erwähnt Transporte um den Globus von Ihrem Sitz in Rimpar aus. Die folgende Abbildung zeigt einen der Pavillons des Technologieparks Würzburg-Rimpar, wie ihn auch die Spedition Arnold mit Fertigstellung des Parks bezogen hat.

Abbildung 1: Pavillonansicht Technologiepark Würzburg-Rimpar⁴



³ Vgl. ARNOLD, Oliver, persönliche Ausarbeitung zur Veröffentlichung

⁴ <http://www.tpwr.de>

2.2 Die Definition des Speditionsbegriffes

Die Spedition Arnold ist heute als Spediteur in eigentlichem Sinne tätig. Der Begriff des Spediteurs soll im Folgenden in Differenzierung zum Begriff des Frachtführers dargestellt werden und die Eigenschaften benannt werden. Die klare begriffliche Trennung hat gesetzliche Grundlagen. Das Handelsgesetzbuch definiert im § 407 den Frachtvertrag und definiert die Pflichten des Frachtführers wie folgt: „(1) Durch den Frachtvertrag wird der Frachtführer verpflichtet, das Gut zum Bestimmungsort zu befördern und an den Empfänger abzuliefern“.

Für den Speditionsvertrag hingegen gilt laut § 453 HGB: „(1) Durch den Speditionsvertrag wird der Spediteur verpflichtet, die Versendung des Gutes zu besorgen“. Demnach übernimmt der Frachtführer die physischen Tätigkeiten am Gut und der Spediteur erfüllt organisatorische und geschäftsbesorgende Aufgaben.

Diese sind im § 454 HGB folgendermaßen benannt:

„Die Pflicht [...] umfasst die Organisation der Beförderung, insbesondere

1. die Bestimmung der Beförderungsmittel und des Beförderungsweges,
2. die Auswahl ausführender Unternehmen, den Abschluss der für die Versendung erforderlichen [...] Verträge sowie der Erteilung von Informationen und Weisungen an den ausführenden Unternehmer und
3. die Sicherung von Schadensersatzansprüchen des Versenders.“⁵

Bei der Erfüllung genannter gesetzlicher Pflichten hat der Spediteur außerdem stets die Interessen des Versenders wahrzunehmen und dessen Weisungen zu befolgen (Vgl. § 454 Abs. 4 HGB). Die Spedition Arnold erfüllt demnach genannte Pflichten eines Spediteurs zu denen auch sonstige die Beförderung betreffende Leistungen, wie die Versicherung und Verpackung des Gutes, die Kennzeichnung oder die Zollbehandlung zählen können (Vgl. § 454 Abs. 3 HGB). Bei entsprechenden Vereinbarungen ist der Spediteur hierbei gesetzlich allerdings zu nicht mehr als dem Abschluss zur Erbringung erforderlicher Verträge verpflichtet. Das Leistungsspektrum der Spedition Arnold umfasst auch genannte Tätigkeiten.

Die Gesetze des Handelsgesetzbuches regeln allgemein alle Rechte und Pflichten der Transportbeteiligten. Neben Aussagen über Rechte und Pflichten des Spediteurs unterliegen auch die Haftungsbegrenzungen für Güterschäden gesetzlichen Grundlagen. „Den Haftungsgrundsätzen im Speditionsrecht liegt eine sogenannte Verschuldenshaftung mit umgekehrter Beweislast“⁶ zugrunde.

⁵ Vgl. Handelsgesetzbuch, § 453, 454

⁶ Vgl. THONFELD, Horst-Dietrich, 5. Auflage, Frankfurt 2007, S. 28 ff.

Dies bedeutet, dass der Spediteur zu beweisen hat dass ein Schaden nicht durch Verletzung vertraglicher oder gesetzlichen Pflichten ausgelöst wurde.

Für genannte Verschuldenshaftung ist die Haftung summenmäßig nicht begrenzt. Der Spediteur hat jedoch Möglichkeiten durch separate Vereinbarungen Haftungsbegrenzungen festzulegen. Hierzu bezieht die Spedition Arnold die ADSp in den individuellen Speditionsvertrag ein. Diese Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen entsprechen den Allgemeinen Geschäftsbedingungen, kurz AGB anderer Geschäfte und finden durch diverse Vertragspartner im Transportwesen Legitimation. Zu den Unterzeichnern gehört auch der Deutsche Speditions- und Logistikverband. Zur rechtskräftigen Integration der ADSp in Speditionsverträge ist die schriftliche Nennung notwendig. Bei ausschließlich mündlicher Vereinbarung kann später ein Problem mit der Beweislast auftreten.

Hierzu ist es günstig auf die Grundlagennutzung der ADSp explizit auf jedem Angebot und jeder Auftragsbestätigung hinzuweisen. Der Verweis auf die Grundlage ADSp ist bei der Spedition Arnold fest in den Schriftverkehr integriert. Es wird auch explizit auf die Anwendung der jüngsten Fassung und den wichtigen Artikel 23 verwiesen, welcher „die Haftungssumme des Spediteurs bei Güterschaden auf 5 Euro je kg Rohgewicht der Sendung begrenzt“⁷.

Im Aufgabenbereich der Spedition Arnold seien schließlich noch die Allgemeinen Geschäftsbedingungen des Bundesfachgruppe Schwertransport und Kranarbeiten, kurz BSK, zu nennen, welche ausführlich vereinbart Regelungen bezüglich Haftung für die spezifischen Anforderungen bei Schwertransporte und Kranarbeiten wirksam werden lassen.

Im internationalen Güterverkehr gelten entsprechende Übereinkommen. Zu nennen sind hier die Grundlagen der „Convention relative au contrat de transport international de Marchandise par Route“ kurz CMR für den internationalen Straßengüterverkehr, der „Convention International concernat le transport des Marchandise par chemin de fer“ kurz CIM im Schienengüterverkehr oder der Bestimmungen des Warschauer Abkommens für den Luftfrachtverkehr. Außerdem steht es den Parteien frei ihr Vertragsverhältnis, um individuelle Vereinbarungen zu erweitern, solange diese nicht konfliktionär zu geltenden Grundlagen der ADSp sind. Allgemein sind die Haftungsgrundlagen für den Spediteur in eine Rangfolge zu bringen. So gelten individuelle Vereinbarungen, solange sie nicht durch die Inhalte der ADSp außer Kraft gesetzt werden oder geltendes Recht missachten. Die ADSp wiederum dürfen im Schadensfall nicht Inhalte der geltenden Handelsgesetze – lt. HGB – ausgrenzen. Das Bundesgesetz lt. BGB steht dabei über den voran genannten Quellen.

⁷ Vgl. Allgemeine Deutsche Spediteurbedingungen, Artikel 23

2.3 Leistungen der Spedition Arnold Heute

Die Spedition Arnold tritt heute ausschließlich als Spediteur im zuvor definierten Sinne und nicht als Frachtführer selbst auf. Die Spedition Arnold organisiert Transporte auf allen Verkehrsträgern. So bietet man Transporte auf der Straße, der Schiene sowie dem See- und Luftweg an.

„Die Spedition Arnold hält heute aus 60-jähriger Unternehmensgeschichte ein dichtes Netz an Partnerschaften weltweit“⁸. Transporte werden auf diversen Relationen angefragt und angeboten.

Auch können Transportlösungen für normales Stückgut, welches weder vom Gewicht noch Abmessungen einer Genehmigungspflicht unterliegt und in geringer Zahl oder einzeln zu versenden ist, als Zusatzleistung angeboten werden. Solche Güter können als Teilladungen, im Sammelgutverkehr oder mit einem KEP-Dienstleister befördert werden. Bei größeren Zusammenstellungen solcher Stückgüter können auch Komplettladungen offeriert werden.

Das Kerngeschäft der Spedition Arnold bilden aber Schwertransporte und Projektabwicklungen. Hierbei kann sich der Kunde mit seinen Anfragen einem qualifizierten Mitarbeiterstamm anvertrauen. Die Mitarbeiter sind entsprechend Ihrer Ausbildung, Erfahrungen und somit schwerpunktmäßigen Kompetenzen in den Abteilungen eingesetzt (hierzu Abschnitt 2.4 weiterzulesen).

Anfragen im Bereich der Schwer- und Sondertransporte werden anhand der Relation und des gewünschten oder zu wählenden Verkehrsträger intern zugewiesen.

Schließlich zeichnet sich die Spedition Arnold auf Wunsch auch für Einlagerungen verantwortlich. Hierbei wird dem Kunden entsprechend der jeweiligen Anforderung fachgerecht Lagerfläche zur Verfügung gestellt. Dank einer Vielzahl an Agenturen ist eine ausreichende Lagerkapazität hierbei sichergestellt. Qualitätskontrollen am Wareneingang oder Kontrollen der Lieferqualität sind hier durchführbar.

Des weiteren liegt es im Aufgabenbereich der Spedition Arnold auf Wunsch oder in Absprache mit Ihren Kunden Dokumente für den Transport zu erstellen. Neben Begleitpapieren, wie Packlisten oder Markierungen für die Packstücke sind zum Teil auch Zolldokumente für den grenzüberschreitenden Transport auszustellen. Die Mitarbeiter der Spedition Arnold sind mit den Modalitäten vertraut und gewährleisten so die störungsfreie Zollabwicklung im höchstem Maße.

⁸ Vgl. Broschüre, Arnold Speditions GmbH

Schließlich bilden Projektabwicklungen einen Schwerpunkt der expeditionellen Tätigkeiten im Hause Arnold Heute. Das bedeutet für die Arnold Spedition, dass sie „Ihren Kunden bei allen Fragen des Warenflusses von Beginn der Projektierung, bis zur Übergabe [...] zur Seite steht“⁹. Hierbei stehen Machbarkeitsstudien und Frachtenkalkulationen am Anfang. Das Projekt wird in dieser Phase konzeptioniert. Sofern notwendig sind hier auch Streckenprüfungen durchführbar. Ist die Durchführbarkeit des Projektes gesichert geht es in die operative Planungsphase. Die Spedition Arnold ist um individuelle Lösungen bemüht. Entsprechend der Gegebenheiten werden die Transportmodalitäten bestimmt und spezielle Anforderungen in der Planung berücksichtigt. Die enge Zusammenarbeit mit dem Kunden steht hierbei im Mittelpunkt, um die Deckung der Kundenanforderungen sicherzustellen. Neben Tätigkeiten wie der Dokumentenerstellung und Zollabwicklung kann die Spedition Arnold, insbesondere in der Projektabwicklung auch die Übernahme der gesamten Lieferkette einschließlich Zusatzleistungen, wie Bekranungen, Zwischenlagerungen oder dem Umschlag im multimodalen Transport anbieten. So tritt man auch als Supply Chain Manager auf. Das laufende Projekt wird schließlich terminiert, gesteuert und überwacht. Störungen im Projektablauf werden frühzeitig erkannt und durch entsprechende Maßnahmen beigelegt. Der Informationsgrad des Kunden ist bei der Projektabwicklung hoch, so dass dieser die Durchsetzung seiner Interessen in der Realisierung wiederfinden kann.

⁹ Vgl. Broschüre, Arnold Spedition GmbH

2.4 Unternehmensstruktur und Arbeitsplatzgestaltung

Wie bereits eingangs erwähnt findet sich der Sitz der Spedition Arnold in einem umweltfreundlich gestalteten Technologiepark in Rimpar, nahe Würzburg.

Der, aus Holz gebaute Pavillon bietet auf 2 Ebenen Raum zur individuellen Gestaltung und Nutzung. Im Pavillon der Spedition Arnold hält eine weitere Firma 2 kleinere Büroräume im Erdgeschoss. Die Bauweise der Pavillons bietet mit zahlreichen, großen Fenstern rundum gute Lichtverhältnisse am Arbeitsplatz.

Die Holzwände und Türen sind aufgrund ihrer Leichtbauart flexibel zu setzen und die Raumaufteilung so in Händen der Unternehmen. Die Spedition Arnold hat heute entsprechend Ihrer Einteilung in Arbeitsbereiche die Büroräume systematisch angeordnet. In der unteren Ebene finden sich die Bereiche Rechnungswesen und Controlling, wobei diese zugleich Gästen und Lieferanten einen Empfang darstellen. Außerdem werden hier Anrufer der Telefonzentrale beraten oder entsprechend der Anfragen an die jeweiligen Sachbearbeiter weitergeleitet. Im Obergeschoss finden sich Büros der Geschäftsführung, sowie die weiteren Abteilungen. In den 3 Abteilungen Ostverkehre, Westverkehre und Lagerwesen und Luft- und Seefracht arbeiten derzeit 10 Mitarbeiter. Die Büros liegen in dem quadratischen Gebäude nie weit auseinander und angrenzende Büroräume bieten meist freien Durchgang. Während der Arbeitszeit sind die Räume zumeist unverschlossen. So wird der ständige Austausch gefördert. Die Mitarbeiter der Abteilungen arbeiten oft in Zusammenarbeit oder Absprache an Aufgaben, die den Tätigkeitsbereich des Einzelnen überschreiten. Jeder Mitarbeiter ist entsprechend seiner Ausbildung und Erfahrung gezielt in den Abteilungen platziert und bedient bestimmte Kundenanfragen anhand seiner Kernkompetenzen. Die Arbeit am Kunden steht im Mittelpunkt.

Ein bestimmter Rahmen setzt hierbei die Zielvorgaben für die Auftragsabwicklung, jedoch hat der einzelne Mitarbeiter einen großen Handlungsspielraum bei der Umsetzung. Die Spedition Arnold hält sich zudem überaus flexibel für sich ändernde Bedingungen und kurzfristige oder spezielle Kundenanforderungen. Hierbei wirkt die beschriebene innerbetriebliche Organisationsstruktur in den Abteilungen und die deutliche, aber dennoch flache Unternehmenshierarchie überaus förderlich.

Die gute und offene Kommunikation in den Abteilungen, über diese hinaus und mit der Geschäftsführung sichern Flexibilität und Anpassungsfähigkeit. „Die Entscheidungswege sind kurz“ und qualifizierte Ansprechpartner nie weit. Der ständige Austausch ist Teil des Erfolges.

Schließlich findet auch die Ergonomie des Arbeitsplatzes Beachtung. Bereits angeführte Bausweise der Pavillons bieten gute Lichtverhältnisse und einhergehend angenehme Arbeitsbedingungen für die tägliche Arbeit im Büro.

Auch stehen dem Einzelnen ausreichend Arbeits- und Ablagefläche zur Verfügung. Die Spedition Arnold steht außerdem Einsatzmitteln zur Vermeidung von Gesundheitsschädigungen am Arbeitsplatz offen gegenüber, auch wenn deren Relevanz hier gering zu sein scheint. Der Pavillon im Gesamten ist freundlich und einladend gestaltet. Schließlich bietet eine vollfunktionfähige Küche noch freie Möglichkeiten zur Eigenversorgung am Arbeitsplatz. Getränke stehen den Mitarbeitern zur Verfügung.

Nicht zuletzt wurde auch das Betriebsklima, als entscheidender Faktor bei der ergonomischen Arbeitsplatzhaltung erkannt. Neben Betriebsausflügen werden auch individuell gestaltete, gemeinsame Veranstaltungen unterstützt

¹⁰ Vgl. Handelsgesetzbuch, §161, Abs. 1

3. Das Praktikum

Im Verlaufe meines Praktikums vom 01.08.2008 bis 15.01.2009 durfte ich in allen Abteilungen des Unternehmens Erfahrungen sammeln und häufig eigenverantwortlich tätig sein. In den Abteilungen Westverkehre & Lagerwesen, Ostverkehre sowie Luft- & Seefracht durfte Ich während meiner Zeit bei der Spedition Arnold Einblicke in das Tagesgeschäft und darüber hinaus gewinnen. Im Folgenden möchte ich die Inhalte und Aufgaben in den einzelnen Abteilungen darstellen.

3.1 Inhalte und Anwendungen

Im Laufe meines Praktikums habe ich die Modalitäten im internationalen Frachtverkehr auf allen Verkehrsträgern eingehend kennenlernen dürfen. Ich habe zum besseren Verständnis auch technische Informationen zu Fahrzeugen und Ladehilfsmitteln bekommen. Außerdem habe ich technische Vorschriften im Schwerlastverkehr kennen gelernt. Auch eine Vielzahl von Dokumenten und Begleitpapieren wurden mir erläutert. Zusätzlich habe ich ein Seminar der IHK in Würzburg zum Thema IncoTerms besuchen dürfen. Die theoretischen Inhalte durfte ich mir immer wieder am praktischen Beispiel durch meine Kollegen verbildlichen lassen. Für die Arbeit bei der Spedition Arnold habe ich mit den Funktionalitäten der Software BNS OnRoad umzugehen gelernt.

3.2 Tätigkeiten nach Unternehmensbereichen

Mein Praktikum wurde von Unternehmensseite zeitlich sinnvoll eingeteilt. Ich durfte zunächst für acht Wochen in der Abteilung Westeuropaverkehre und Lagerwesen Einarbeitung finden, darauf gleiche Dauer in der Abteilung Osteuropaverkehre und schließlich in der Abteilung für See- und Luftfracht tätig sein.

Aufgrund unplanbarer Ereignisse und geänderte Bedürfnisse kam es zu Abweichung von dieser Einteilung, wobei ich letztlich aber annähernd gleiche Zeiträume in den Abteilungen verbringen konnte. Schließlich habe ich auch parallel immer wieder Einblicke in die Arbeit der Bereiche Rechnungswesen und Controlling erlangen dürfen, so dass ich auch diesen Bereich in meine Darstellung eingliedern möchte. Im Folgenden werde ich konkret auf meine ausgeführten Tätigkeiten und Lerninhalte in genannten Abteilungen eingehen.

3.2.1 Abteilung Lagerwesen und Westeuropaverkehre

Mein Praktikum bei der Spedition Arnold begann für mich am 04. August 2008 in der Abteilung für die Disposition Westeuropa und Lagerwesen. Zunächst aber wurden die ersten Tage, nach Vorstellung der Kollegen, genutzt mir die verwendete Software in Grundzügen näher zu bringen.

Die Spedition Arnold arbeitet mit dem Programm „BNS OnRoad“ des Herstellers BNS. Dieses Softwareprodukt bietet verschiedenste Funktionen für die „gesamten Wertschöpfungsprozesse im Unternehmen“. Die Oberflächengestaltung des Programms erzielt Übersichtlichkeit und ermöglicht einfache Bedienung. BNS OnRoad „bietet Anwendungen zur Angebots- und Auftragserfassung“, wobei auch detaillierte Eingaben bezüglich Sendungen und Touren möglich sind. Anhand der laufenden Touren- oder Sendungsnummern ist die Nachverfolgung möglich. Die eingegebenen Informationen können, dank einer „anpassungsfähigen und vielseitigen Datenerfassung“, in Form eines Transportauftrages oder einer Auftragsbestätigung ausgedruckt werden. Verschiedene Eingabefelder ermöglichen die angepasste Erstellung der genannten Transportdokumente. Auch die Unterteilung von Touren in Transportabschnitte wird ermöglicht. Schließlich ist auch die Rechnungserstellung möglich und Funktionen des Rechnungswesens oder Controllings ausführbar, das heißt die Touren können bewertet werden.¹¹

So habe ich nach Einarbeitung in die Grundfunktionen genannter Software meinen Platz in der Westabteilung eingenommen. Anfangs wurden mir die Grundzüge der Angebotserstellung nähergebracht. Hierbei werden entsprechend der Kundenanfrage Fahrzeugkapazitäten bei Transportunternehmen und entsprechende Kosten angefragt, um eine Auswahl treffen zu können.

Bei solchen Angeboten ist besondere Sorgfalt auf die Verwendung von Formulierungen zu geben. Zum einen müssen die angefragten Kapazitäten den tatsächlichen Bedarf decken, sollen aber auch nicht unverhältnismäßig diesem gegenüber stehen. Auch Hinweise zu Besonderheiten, sei es bezüglich Beschaffung des Gutes oder ein Anspruch an das Transportmittel müssen bereits bei der ersten Anfrage an den Unternehmer enthalten sein. Es gilt Missverständnisse auszuschließen. Um eine schnelle Bearbeitung von Anbieterseite erwarten zu dürfen gilt es hierbei dem Unternehmer alle möglichen Informationen zu Relation, zum Gut und dessen Eigenschaften zur Verfügung zu stellen. Wichtig ist auch explizit aufzuführen, ob und wenn welche Leistungen über den üblichen Rahmen hinaus zu erbringen sind.

¹¹ Vgl. <http://www.bns-software.com/Produkte-Loesugen.6.0.html>

So arbeitete ich zunächst unter Anleitung an genannter Thematik und erarbeitete Angebote entsprechend eingehender Anfragen. Die Spedition Arnold verwaltet Ihre Angebote zur Nachvollziehung anhand eines numerischen Systems.

Neben der Angebotsabgabe wurden die ersten Wochen genutzt, um unbekannte Begriffe zu klären und mir technische Daten zu Fahrzeugtypen, deren Kapazitäten, Besonderheiten sowie zum Zubehör näher zu bringen. Einige Grundbegriffe des speditionellen Geschäftes galt es aufzuarbeiten.

Schließlich wurde ich auch an die Lagerthematik herangeführt. Die Spedition Arnold nutzt externe Lagerflächen, um im Auftrag Ihrer Kunden einzulagern. Hierbei überstellt der Kunde der Spedition Arnold bestimmte Güter zur Einlagerung. Einige Kunden lassen auch Bestellungen durch Drittunternehmer ans Lager liefern, um sie dort zum weiteren Versand zu sammeln und zu einem späteren Zeitpunkt abrufen zu können. Gerade im Fall der Anlieferung durch Dritte wird auch der Lieferumfang geprüft.

Zu diesem Zwecke werden der Spedition Arnold die Bestellungen Ihrer Kunden ans Lager bekannt gegeben und Dokumente des Wareneinganges durch das Lager übersandt. In der Westabteilung werden schließlich die Bestände des Lagers für jeden Kunden dokumentiert. Hierzu wird Microsoft Excel eingesetzt. Im Programm werden nunmehr Informationen zum Warenfluss gesammelt und verarbeitet. So werden hier alle eingehenden Bestellungen registriert, deren Anlieferung ans Lager kontrolliert und die Lagerbestände entsprechend aktualisiert. Dem Kunden kann so regelmäßig eine Aufstellung übermittelt werden, die dessen Bestand am Lager führt und offene Lieferungen oder Teillieferungen ausweist. Auf Grundlage dieser Informationen kann der Kunde schließlich Entscheidungen bezüglich des Weiterversandes treffen. Anhand der in Excell vergebenen Bezeichnungen können schließlich einzelne Wareneingänge abgerufen werden. In der Westabteilung werden diese dann sinnvoll zusammengestellt und dem Lager zur Bereitstellung aufgegeben. Sofern die Spedition Arnold selbst mit dem weiteren Versand beauftragt ist, wird außerdem ein Unternehmer mit der Abholung beauftragt. Häufig werden zudem Begleitdokumente, wie Markierungen oder Packlisten erstellt und dem Lager zugesandt. Die Kontrolle der Wareneingänge und deren Dokumentation wurden bald Teil meiner Aufgaben und auch die Erstellung begleitender Papiere wurde mir erklärt. Zum Ende meiner Zeit in der Abteilung durfte ich einen Kollegen in dessen Abwesenheit bei den administrativen Aufgaben rund um die Einlagerungen vertreten, wobei ich Rückfragen stellen konnte und nicht die operative Transportabwicklung durchführen brauchte. Hierzu habe ich die Wareneingänge laut Lager dokumentiert, den Kunden Informationen zukommen lassen und den Weiterversand vorbereiten.

3.2.2 Abteilung Osteuropaverkehre

Die zweite Abteilung, die ich während meines Praktikums kennenlernen durfte war die Abteilung Osteuropaverkehre. Hier findet die Dispositionen auf Relationen von und nach Osteuropa und in die Grenzländer Deutschlands im Osten statt. Die Abteilung ist ständig mit 4 Mitarbeitern besetzt. Um Missverständnisse zu vermeiden oder um nicht erst Sprachbarrieren aufkommen zu lassen, wird hier neben deutsch und englisch auch polnisch, tschechisch, slowakisch und russisch gesprochen. Die Mitarbeiter arbeiten auch hier funktionsübergreifend und in enger Zusammenarbeit. Die Destinationen sind unter den Abteilungsmitarbeitern obligatorisch aufgeteilt, wobei die Struktur dennoch sehr flexibel ist. Anfragen auf genannte Relationen werden hier entgegengenommen und bearbeitet. Dabei haben Kunden auch immer einen Ansprechpartner der vorrangig Ihre Anfragen bearbeitet, das heißt die Mitarbeiter bedienen einen bestimmten Kundenstamm auf allen Relationen, um eine Bindung aufzubauen und/oder zu fertigen. Zu Beginn meiner Tätigkeiten bin ich hier unmittelbar in die Anfragebearbeitung eingestiegen und habe an der Angebotsabgabe gearbeitet. Auch auf diesen Relationen werden Partnerschaften gepflegt im Synergien zu nutzen und so häufig mit auf bewährte Unternehmern gearbeitet, ohne aber den Vergleich mit anderen Anbietern auszugrenzen. Dem Kunden gilt es auch hier ein umfassendes Angebot abzugeben, dass neben der Frachtrate auch eine explizite Darstellung der enthaltenen Leistungen enthalten soll. Außerdem kam ich hier auch in ersten Kontakt mit Aufstellungen umfangreicher Anfragen, die zum Projekt zusammengefasst angeboten werden. Hierbei liegt die Besonderheit in der differenzierten Betrachtung. Auf gleichen Relationen können hier kleinere Sendungen gesammelt versendet werden, andere sind einzeln zu kalkulieren und Dritte wiederum benötigen spezielles Equipment. Nach der Angebotseinholung sind die Frachtraten schließlich wieder in einer Angebotsaufstellung zusammenzufassen. Auch hier gilt es das abgegebene Angebot und dessen Kalkulation gründlich zu dokumentieren. Nicht selten wird erst nach Wochen wieder Bezug auf ein Angebot genommen. Dann sollte das Angebot zum einen intern eindeutig zugewiesen sein und seine Inhalte nachvollziehbar bleiben. Auch in der Ostabteilung trat ich zunehmend in Kontakt mit Kunden und Unternehmern. Während der Angebotseinholung sind es hier oft Informationen zur Art der Waren, die benötigt werden. So erfragen Unternehmer detailliertere Informationen, um beispielsweise den Bedarf an Kapazität und Equipment genauer bestimmen zu können oder die Akzeptanz des Gutes für bestimmte Verladeverfahren zu klären.

Von Kundenseite wiederum werden Rückfragen bezüglich der Angebote gestellt. Diese konnten entsprechend der Ablagen oder nach Rücksprache beantwortet werden. Die Besonderheit in der Ostabteilung lag für mich in der Komplexität der Auswahlkriterien des optimalen Verkehrsträgers. Im Landverkehr nach Osteuropa sprechen wir häufig von Strecken mehrerer Tausend Kilometern unter sehr variablen Bedingungen. Gerade bei Transportanfragen für Güter mit Lademaßüberschreitungen ist die Auswahl schwierig. Hierbei sollte kritisch hinterfragt werden ob die Straße den Anforderungen gerecht werden kann und welche Alternativen zur Verfügung stehen. Gerade Schwergut kann alternativ in Abhängigkeit zur Relation sehr sicher auf Binnenschiffen oder dem Seeweg transportiert werden. Gerade auf großen Entfernungen kann es eine gute Entscheidung sein den Hauptlauf von der Straße auf die Schiene zu verlegen oder See- und Binnenschiffe zu kalkulieren. Sollten hierbei Aufwand und Nutzen in einem positiven Verhältnis stehen und seien die Kundenanforderungen gedeckt, könnten die Überlegungen konkretisiert werden. Die nahe Arbeit am Kunden ist auch hierbei wieder entscheidend. Schließlich habe ich eine weitere Aufgabe erhalten. In Anlehnung an einen laufenden Transport sollte ich die Bewegung eines Fahrzeuges darstellen, um die Durchfahrt eines Engpasses zu simulieren. Anhand vorliegender Skizzen habe ich einen Grundriss von Umgebung und Fahrzeug gezeichnet, wobei das Fahrzeug auch in seine unabhängig voneinander beweglichen Bestandteile getrennt war. Bilder mit den einzelnen Positionen des Fahrzeuges habe ich digitalisiert und am PC in Abfolge wiedergeben lassen. Die Ausgabe am PC konnte einen ersten Eindruck vermitteln.

Nachdem ich Ende September durch die Spedition Arnold zur Teilnahme an einem Seminar der IHK in Würzburg zum Thema IncoTerms 2000 eingeladen wurde, kam ich in der Osteuropaabteilung häufig auch in Berührung mit diesen.

Die IncoTerms sollen Art und Weise der Lieferung von Gütern regeln. Sie wurden 1936 erstmals durch die internationale Handelskammer (ICC) aufgestellt und seither vielfach erweitert. Die Bestimmungen der 13 IncoTerms Klauseln legen dabei fest, welche Transportkosten der Verkäufer und welche der Käufer zu tragen hat und wer im Falle eines Verlustes das finanzielle Risiko trägt. Man spricht hierbei auch vom Kosten- und Risikoübergang. Verkäufer und Käufer einigen sich durch die Integration einer Klausel in Ihre Verträge über Lieferbedingungen. Für die Spedition bedeutet dies eine Aussage über anzubietende Leistungen und den Ort der Erbringung.¹²

Allgemein habe ich in der Ostabteilung tiefe Einblicke in die Abwicklung von Projekten und die Differenzierung der Verkehrsträger bekommen. Außerdem werden hier viele Zollabwicklungen bewältigten, zu welchen ich viele Fragen loswerden durfte.

¹² Vgl. SATTELMAYER, Christa, Unterlagen eines Seminars der IHK Würzburg

3.2.3 Abteilung See- und Luftfracht

Ende Oktober schließlich wechselte ich in die Abteilung See- und Luftfracht, wobei ich nunmehr zunehmend nach Bedarf in den Abteilungen unterstützte. Diese Abteilung bietet, wie es der Name verheißt die Disposition von Luft- und Seefracht. Hierbei sind die Destinationen überaus vielfältig, die Relationen überschreiten dabei meist die Grenzen der EU. Auch hier wurde ich bei der Angebotsabgabe aktiv und durfte mich Kalkulationen von Seefrachtraten erläutern lassen.

Darüber hinaus habe ich hier lernen dürfen wie sich das frachtpflichtige Gewicht einer Sendung in See- und Luftfracht berechnet. Hierzu liegt das Volumen der Sendung zugrunde. Dieses berechnet sich bekanntermaßen (Länge*Breite*Höhe). Dabei entspricht 1 m³ des Volumens beim Flugzeug 167 kg frachtpflichtigem Gewicht und 1.000 kg frachtpflichtigem Gewicht für den Seetransport. Das Volumengewicht ergibt sich folglich aus dem Volumen der Sendung in m³ geteilt durch den Umrechnungsfaktor 0,006 bei der Luftfracht und den Volumen der Sendung selbst bei der Seefracht.

Wird das Volumen entsprechend in cm³ berechnet, hat man in der Luftfracht durch 6000 und in der Seefracht durch 1000 zu teilen, um das Volumengewicht zu erhalten.

Als frachtpflichtiges Gewicht zur Frachtkostenkalkulation wird schließlich der größere Wert aus Volumengewicht und tatsächlichem Gewicht, dem sogenannten

Wiegegewicht zugrunde gelegt. Die Angabe des frachtpflichtigen Gewichtes in den Anfragen vereinfachen insbesondere bei umfassenden Anfragen die Bearbeitung.¹³

Schließlich habe ich im Zuge der Angebotseinholung in dieser Abteilung auch die Kostenaufstellung für den Seetransport kennenlernen dürfen. Diese Angebote enthalten verschiedene Aufschläge, Gebühren und Abgaben, die es zum Verständnis und zur Transparenz aufzuschlüsseln gilt. Zunächst finden sich auf einem Seefrachtangebot die Frachtkosten. Diese stellen die Kosten des Transportes an sich dar. Heute ist es üblich Güter in Containern zu verschiffen. So sind diese Frachtraten meist bereits auf einen Standardcontainer, das heißt einen 20- oder 40-Fuß Container bezogen. Jedes Seefrachtangebot enthält des weiteren Angaben zu CAF und BAF. Der sogenannte Bunkerzuschlag BAF, kurz für „Bunker Adjustment Factor“ ist ein Kraftstoffpreis. So wird man entsprechend des Gutes anteilig an den Kraftstoffkosten des Seeschiffes beteiligt. Der BAF wird allgemein meist je 20-Fuß Container angeführt. Der CAF, kurz für „Currency Adjustment Factor“ ist ein Währungsausgleichsfaktor. Er wird prozentual auf die Seefracht aufgeschlagen, um Frachtverluste durch Wechselkursschwankungen auszugleichen.

¹³ Vgl. <http://www.soc.at/wissen/spedition1x1.htm>

Als Leitwährung der Seeschifffahrt dient der US Dollar. Außerdem wird der Hafenumschlag ausgewiesen. Dieser findet in den Häfen der Welt verschiedene Bezeichnung. Aus deutschen Häfen kennt man hier die Bezeichnung THC, kurz für „Terminal Handling Charges“. Als weitere Gebühren und Kosten können Hafengebühren oder Security Charges anfallen. Bei allen genannten Kostenpunkten sind die Frachtraten eigentlich die einzig variablen Kosten. Die Übrigen sind üblicherweise für den Kunden nachvollziehbar und unterliegen bestimmten Tarifen, gleich wohl Sie von Anbieterseite zum Teil anders eingesetzt werden.

Seefrachtanfragen ergeben demnach immer Aufstellungen von Kosten, welche anteilig dem Frachtpreis aufzuschlagen sind. So bedarf es einer Kalkulation anhand der Berechnungssätze für Gebühren und Zuschläge, um einen Betrag für die Gesamtkosten nennen zu können. Somit habe ich mich hier auch mit der Aufschlüsselung solcher Angebote beschäftigt, um diese entsprechend der Anfragen an Kunden weitergeben zu können.

Beispiel: Transport eines 20'-Containers ab B- Antwerpen bis EG- Alexandria

Seefracht..... 525 EUR / 20'-Container

THC Antwerpen..... 170 EUR / Container

THC Alexandria..... 160 EUR / Container

Zuschläge:

BAF..... 217 EUR / 20'-Container

Dokumentenerstellung.... 150 EUR

Die Abteilung See- und Luftfracht war für mich von besonderem Interesse, da hier Transporte üblicherweise multimodal zu koordinieren sind. Hierbei sind häufig Vor- und Nachlauf mit anzubieten. Schließlich werden auch in der Abteilung See- und Luftfracht langfristige Projekte betreut, welche das übliche Tagesgeschäft erweitern. So wird beispielsweise der Transport mehrere Hundert Container über viele Monate auf dem Seeweg in den persischen Golf koordiniert. Hierbei steht die Qualität der einzelnen Teilstrecke und deren Verknüpfungen zentral. Die ständige Überwachung der Abläufe und deren zeitliche ist gefordert.

Dabei gilt es die Lieferqualität, beispielsweise in Bezug auf Termintreue, sicherzustellen. Die Kommunikation mit Kunden und Unternehmern ist wiederum wichtig, um schnell auf bestimmte Ereignisse reagieren zu können. Ich durfte während meiner Zeit in dieser Abteilung Einblicke in die Projektabwicklung bekommen, habe Anfragen für See- und Luftfracht formuliert oder Angebote vorformuliert und unterstützte bei der ordentlichen Dokumentation der Tätigkeiten.

4. Auftragsabwicklung

Bei der Spedition Arnold werden Transporte immer durch einen Disponenten abgewickelt, wobei dies häufig in Absprache und Zusammenarbeit mit anderen Kollegen und Abteilungen geschieht. Die Arbeit des Einzelnen ist immer transparent. Um die Verknüpfung der Abteilungen und die Komplexität der Arbeit als Projekt- und Schwerlastspedition darstellen zu können verwende ich im Folgenden ein Beispiel. Die Inhalte der beschriebenen Abwicklung sind dabei auf die Darstellung des Leistungsspektrums der Spedition Arnold ausgerichtet. Ich führe anhand des Beispiels einzelne Inhalte und Tätigkeiten meines Praktikums auf, um Zusammenhänge darzustellen. Das Beispiel ist im Gesamten fiktiv.

4.1 Darstellung meiner Tätigkeiten anhand eines umfassenden Beispiels

Wir beginnen unsere Abwicklung mit einer Einlagerung. Wir gehen davon aus, dass unser Kunde sich mit uns auf Konditionen geeinigt hat, ein Rahmenvertrag darüber geschlossen wurde und wir so mit einer Einlagerung beauftragt wurden. Uns wiederum steht ein Partner zur Seite der uns ausreichend Lagerfläche zur Verfügung stellen kann und die physische Tätigkeit am Gut übernimmt. Darüber hinaus wird er uns nach Absprache Informationen bezüglich der Wareneingänge unseres Kunden zukommen lassen und eine Qualitätskontrolle durchführen. Schließlich übermittelt unser Kunde uns Kopien von Bestellscheinen, welche er zuvor an seine Lieferanten übersendet hat. Die angegebene Lieferadresse für seine Lieferanten ist die des durch uns angegebenen Lagers. Um die Wareneingänge diesen Bestellungen schließlich einfach zuordnen zu können werden in einem System, im Falle der Arnold Spedition tabellarisch in Microsoft Excel, Informationen erfasst. Man kann hierbei die Bestellungen einer Bestellnummer und einem Projekt des Kunden zugewiesen erfassen und den Lieferanten aufnehmen. So werden uns durch den Lagerpediteur täglich Wareneingangsdokumente übermittelt, die wir mit diesen Informationen abgleichen können. Wareneingänge werden so Bestellungen zugewiesen und der Lieferumfang durch den Abgleich der Bestellung mit dem Lieferschein kontrolliert. Trifft eine Bestellung ein werden die Informationen bezüglich der gelieferten Einheiten erfasst. Durch das Lager werden uns Angaben zu Abmessungen und Art der Verpackungseinheit gegeben. Die Aufstellung der Lieferscheine macht eine Statusmeldung, wie folgend dargestellt, bezüglich des Lieferumfangs möglich.

Das wichtigste Merkmal zu diesem Zeitpunkt ist die Zuweisung einer Bestellnummer des Kunden zu einer Wareneingangsnummer sowie einer Zusammenführung beider unter einer neuen Bezeichnungen.

Eine Aufstellung könnte beispielsweise wie folgt stattfinden:

Tabelle 1: Legende zum Status von Lieferungen

Bestellt
Teillieferung
Komplett geliefert

Tabelle 2: Beispiel einer Lagerliste

Bestellnummer	WE- Nummer	Bezeichnung	Einheit	Gewicht	Abmessungen (LxBxH)
350042633	70660	Calg01	1 Karton	15	30x30x20
350042634- Pos.1	70661	Detr01	1 Kiste	120	120x100x35
350042635					
350042636					

Die angeführten Aufstellungen zeigen die Dokumentation von Wareneingängen. Wir sehen, dass die Bestellung unseres Kunden mit der Bestellnummer 350042633 komplett durch dessen Lieferanten angeliefert wurde und dass die Bestellung mit der Nummer 350042634 nur zum Teil am Lager eingegangen ist. Der Vergleich von Bestellschein und Lieferschein ergab hier, dass lediglich die Position 1 der Bestellung geliefert ist und die übrigen Positionen ausstehen. Schließlich ist auch erkennbar, dass unser Kunde zwei weitere Bestellungen aufgegeben hat, zu welchen wir noch keine Wareneingänge zu verzeichnen hatten.

Aufstellungen, wie diese exemplarisch aufgeführte, werden dem Kunden mit jeder Veränderung aktualisiert zugesendet, so dass er anhand dieser seinen Abruf vom Lager planen kann. Wir gehen für dieses Beispiel davon aus, dass unser Kunde unser externes Lager als Sammelager für seine Zwecke nutzt. Dies bedeutet, dass hier Lieferungen zentral gesammelt werden, um sie zum weiteren Versand zusammenfassen zu können.

Nachdem nun die Vielzahl der Bestellungen unseres Kunden in unserem Lager eingegangen sind, ruft dieser bestimmte Waren zum gesammelten Versand ab. Hierzu wird er einen schriftlichen Abruf einreichen. Dieser führt die Artikel anhand dem einheitlich in den Tabellen unter „Bezeichnung“ laufenden Kürzel auf und nennt uns seine Lieferadresse mit dem Auftrag den Transport zu besorgen.

Zunächst werden nun anhand der Lagerliste für die Transportveranlassung notwendige Informationen zusammengestellt. Anhand einer Aufstellung über Einheiten, deren Gewicht und jeweilige Abmessungen wird der Lieferumfang erkennbar. Nun werden diese zunächst, sofern möglich, zu größeren Ladeeinheiten zusammengefasst, die der jeweiligen Transportanforderung gerecht werden. Hierzu bietet es sich an Kartons, Kisten und lose Einheiten von geringer Größe auf Paletten zusammenzustellen.

In unserem Beispiel gehen wir davon aus, dass der Kunde 11 einzelne Einheiten geringen Umfangs aus dem Lager abrufen. Außerdem wünscht er den Versand einer Maschine, die er auf dem angeschlossenen Freilager abstellen ließ zum gleichen Bestimmungsort. Nun werden wir zunächst die Zusammenstellung der Einheiten planen. Wir stellen fest, dass die Einheiten ihren Abmessungen und Gewichten nach auf eine übliche Palette mit Grundmaß 120 x 80 cm gepackt werden können. So übersenden wir einen Abruf an unser Lager .

Der Abruf an das Lager wird zunächst ausweisen in wessen Auftrag am Lager abgeholt wird und, sofern bereits bekannt wer die Abholung durchführt. Außerdem wird vorab auch das Abholdatum und ein grober Zeitraum mitgeteilt. Schließlich führen wir die abgerufenen Einheiten explizit unter Angabe der Wareneingangsreferenz an und bitten um deren Zusammenstellung auf eine Europalette. Nun kann die Bereitstellung im Lager vorbereitet werden. Auch die Abholung der Maschine wurde angemeldet.

Unter dessen wird der Transport vorbereitet. Hierzu werden wir Frachtkosten bei Unternehmern anfragen. Zunächst benötigen wir für die einzelne Palette, deren Gewicht unter 100 kg liegt eine Möglichkeit. Einzelne Paletten bieten sich an durch einen KEP-Dienstleister oder einen Sammelgutspediteur übernehmen zu lassen. Da die Abholung in unserem Fall weder zeitintensiv ist noch das Gut besser separat zu verladen sei, können wir Anbieter vom Sammelgutladungen anfragen. So werden wir einem Unternehmerpool bewährter Anbieter unsere Anfrage zukommen lassen.

Der Kunde wünscht die Anlieferung an seine Produktionsstätte im tschechischen Brno. Die Anfragen an die ausgewählten Unternehmer, die genannte Relation ab Würzburg bedienen, enthalten eine genaue Darstellung der Sendung.

Wir fragen also einen Transport per Sammelgut ab D-Würzburg bis CZ-Brno an und melden die Palette am Folgetag am Lager abholbereit unter fristgerechter Anlieferung laut Auftrag. Diese Anfrage könnte nun aufgrund der Zusammengehörigkeit mit dem Vorgang des Auslagerns direkt durch die Westabteilung oder auch wegen der Relation durch die Ostabteilung bearbeitet werden. Relevant ist nur, dass Bereitstellung und Abholung am Lager miteinander zeitlich abgestimmt werden.

Gleichermaßen verfahren wir mit der zweiten Ladung. Hierbei handelt es sich im Detail um eine selbstfahrende Maschine mit Länge 4,90 m, Breite 1,65 m und Höhe 2,50 m, das Gewicht beträgt 4.000 kg. Das Gut überschreitet hierbei nicht die zulässigen Grenzen laut technischer Vorschriften im Schwerlastverkehr für Deutschland.

Diese legen grundsätzlich die Gesamthöhe des Fahrzeuges mit 400 cm fest. Die breite kann 255 bzw. 260 cm betragen und die Länge in Anhängigkeit zum Fahrzeugtyp bis 1875 cm. Das Gewicht darf hierbei zum einen nicht eine bestimmte Last auf den Achsen überschreiten noch ein bestimmtes Gesamtgewicht. Dabei ist die zulässige Achslast sehr verschieden beziffert in Abhängigkeit vom Achsabstand oder deren Anzahl. Mit dem zulässigen Gesamtgewicht verhält es sich ähnlich im Abhängigkeit zum Fahrzeugtyp und dessen Achsenanzahl. Bei üblichen Lastzügen mit 4 Achsen ist dieses Gesamtgewicht auf 40 t begrenzt. Unabhängig von eingesetztem Fahrzeugtyp oder anderen Faktoren unterschreiten wir in diesem Fall mit unserer Maschine deutlich alle Grenzen. Schließlich liegt uns aber die Besonderheit vor, dass die Maschine selbstfahrend und auf Nachfrage auch fahrbereit ist wodurch sich Notwendigkeiten bzw. Möglichkeiten zu alternativen Verladeverfahren bieten. Wir fragen aus diesem Hintergrund Fahrzeuge mit Auffahrampen an, so dass wir die Maschine auf die Ladefläche fahren lassen können.

Nach Einholung der Frachtraten steht schließlich die Auftragsvergabe an den Unternehmer, dessen Angebot unsere Anfrage unter Erfüllung aller Kriterien und zu guten Konditionen abdeckt. Den Unternehmern werden umgehend Transportaufträge erstellt und zugesandt. Hierzu wird auf die Software BNS OnRoad zurückgegriffen. Hier ist die Disposition des Transportes möglich. Dem Nutzer stehen dazu, wie eingangs beschrieben vorgefertigte Anwenderfenster zu Verfügung, welche er nur noch entsprechend seines Bedarfes zu nutzen wissen muss.

Im System werden notwendige Informationen eingegeben und verarbeitet. Wir geben zunächst Auftraggeber, Lade- und Entladestellen, sowie den Frachtzahler in das System ein. Dann werden Termine für das Laden und die Anlieferung nach Bedarf eingegeben. Auch das Ladegut wird hier erfasst und entsprechend der bekannten Angaben so nah wie möglich beschrieben. Auch die vereinbarten Preise werden bereits vermerkt.

Der Frachtführer wird hier mit vereinbartem Frachtpreis registriert. Weitere Angaben bezüglich des Verkehrsträgers oder Ansprechpartner der Auftraggeberseite werden durch entsprechende Felder abgefragt und sind nach Bedarf zu ergänzen. Unter dem Menüpunkt Hinweise können noch weitere Informationen eingegeben werden, die dann je nach Hinterlegung nur auf bestimmten Dokumenten erscheinen.

Das Programm generiert schließlich anhand der Eingaben verschiedene Dokumente für die laufende Disposition. Zu diesem Zeitpunkt werden ein Transportauftrag für den Unternehmer und eine Auftragsbestätigung für den Auftraggeber benötigt. Sie enthalten im Kern gleiche Angaben im Bezug auf Terminierung des Transportes, Aufführung der Güter oder Angaben der Lade- und Entladestellen. Dem Unternehmer müssen aber zusätzlich Angaben gemacht werden, die dem Auftraggeber nicht zur Verfügung stehen müssen. In unserem Fall werden wir schließlich zu beiden Transporten genannte Dokumente durch Eingaben im Programm generieren und versenden. Neben besonderer Angaben, wie dem Transport als Sammelgut oder der Beladung mittels Auffahrampen, werden diese auch auf Ladungssicherung hinweisen. Ein Verweis auf die Anwendung der neuesten Fassung der ADSp ist beinhalten.

Im Falle der Maschine werden wir außerdem noch für Be- und Entladung einen bestimmten Zeitraum frei stellen und einen Stundensatz darüber hinaus anführen.

Nun sind die Unternehmer ausreichend informiert und können die Abholung fest einplanen. Der Kunde wiederum weiß, dass die Abholung unsererseits vorbereitet ist. Die interne Dokumentation beinhaltet zu diesem Zeitpunkt Kopien jeglichen Schriftverkehrs, sowie Kopien der Frachtangebote und von Transportauftrag und Auftragsbestätigung.

Schließlich werden wir noch Begleitpapiere für die Palette anfertigen. Zum einen wird eine Markierung für die Befestigung am Packstück geschrieben. Sie enthält für die Beteiligten am Transport Informationen zur Identifizierung.

Zum anderen fertigen wir eine Packliste an, die bis ins Detail einzelnen Packstücke der übergebenen Palette sowie auch deren Inhalte aufführt. So bestätigen wir den Versand der exakt aufgeführten Positionen.

Der Versandschein schließlich enthält Informationen zu den einzelnen Packstücken und der Transportrelation. Ein Exemplar davon wird die Ware ebenfalls begleiten, ein weiteres an uns zurückgeführt, nachdem der Fahrer am Warenausgang des Lagers darauf die Übernahme des Packstückes laut Packliste bestätigt hat.

Die fertigen Begleitdokumente werden schließlich gemeinsam mit ausstehenden Informationen an die Verantwortlichen im Lager gesendet. Wir geben nunmehr die genaue Abholzeit unter Nennung des Datums am Lager auf und Nennen dem Lager noch das ausführende Unternehmen.

Auch dem Kunde werden wiederum Kopien der Dokumente übersandt und sofern noch nicht geschehen die bevorstehende Abholung mit genauer Angaben zur Terminierung mitgeteilt.

Mit der Übernahme der Ware ist die Abholung abgeschlossen, da den Unternehmern alle notwendigen Informationen zur Verfügung gestellt wurden und auch die Zustellung in Tschechien bereits vorab zeitlich abgestimmt wurde ist eine proaktive Beobachtung nunmehr ausreichend. In den Hinweisen der Transportaufträge haben wir bereits Ansprechpartner mit Kontaktinformationen an der Ladestelle mitgeteilt. Bei auftretenden Schwierigkeiten bleiben wir für Unternehmer und Kunden erreichbar. Zur Absicherung der ordnungsgemäßen Transportablaufes können wir uns die Zustellung laut Auftrag durch den Transportunternehmer noch bestätigen lassen.

Nach Beendigung der aktiven Transportabwicklung, bzw. auch bei aktiven Transporten nach Übergabe der Güter an den Frachtführer wird die Rechnung an den Kunden ausgestellt. Anhand beiderseitig verwendeter Bezeichnungen, wie der Nennung der Tournummer, und relevanter Informationen zum Transport auf der Rechnung machen wir diese für die Kunden nachvollziehbar. Mit dem Rechnungsversand endet die Disposition durch den entsprechenden Mitarbeiter. Die Tourakte wird abgelegt, wobei die Tour als noch nicht abgerechnet im System verbleibt. Rechnungswesen und Controlling werden den Status nach Begleichung der Kundenrechnung und Bezahlung des Frachtführers bewerten und abschließen.

Das aufgeführte Beispiel stellt durchaus vereinfacht eine mögliche Abwicklung eines Transportes durch die Spedition Arnold dar. Die Gesamtheit der Aufgaben bzw. Teiltätigkeiten habe ich während meines 6-monatigen Praktikums durchgeführt. Die Komplexität einzelner bzw. die Differenzierung verschiedener Aufträge, die durch die Spedition Arnold erfüllt werden, ist in einer Arbeit solchen Umfangs kaum abbildbar.

5. Zusammenfassung

Ich hatte das Glück mein Praktikum in einem überaus angenehmen Arbeitsumfeld absolvieren zu dürfen und habe viel lernen können. Ich habe zunächst die Leistungsmerkmale einer Spedition im eigentlichen Sinne kennenlernen dürfen und die theoretische Abgrenzung zum Begriff des Frachtführers in der Praxis erlebt. Außerdem durfte ich die Transportmodalitäten auf allen Verkehrsträgern tiefgreifend kennenlernen. Anfragen, Angebote und Abwicklungen auf allen Transportwegen oder multimodale Abwicklungen begleiteten mein Praktikum ständig.

Darüber hinaus habe ich auch mein technisches Sachverständnis erweitern können, da mir viel Informationen zu Fahrzeugen, deren Kapazitäten oder technischen Leistungsmerkmalen gegeben wurden. Auch die Vorschriften des Schwerlastverkehrs in Deutschland habe ich unter Nennung der zulässigen Grenzen kennenlernen können. Mir wurden auch Einblicke in die Projektabwicklung gewährt.

Ich habe während meines Praktikums viel Kundenkontakt haben dürfen und dabei auch meine Fremdsprachenkenntnisse einsetzen können.

Ich war in allen Abteilungen des Unternehmens eingesetzt und konnte so die Möglichkeiten im Betrieb zu lernen voll ausschöpfen. Außerdem durfte ich immer wieder eigenverantwortlich arbeiten und Probleme selbstständig bearbeiten, um eigene Lösungsansätze zu finden.

Die Gesamtheit der Mitarbeiter stand mir jederzeit mit Rat und Tat zur Seite und jeder hat dazu beigetragen, dass ich dieses Praktikum auch zu meinem persönlichen Nutzen absolvieren konnte. Über den üblichen Rahmen hinaus war ich außerdem eingeladen ein Seminar zum Thema IncoTerms zu besuchen, was ich gern angenommen habe. Die Informationen aus diesem Seminar und die Verfolgung der praktischen Anwendung im Folgenden haben zu einem soliden Verständnis dieser beitragen können.

Quellenverzeichnis

Bücher:

THONFELD, Horst-Dietrich, Haftung & Versicherung, 5. Auflage, 2007 Frankfurt
Handelsgesetzbuch, 44. Auflage
Bundsgesetzbuch, 59. Auflage

Internet:

o.V. <http://www.soc.at/wissen/spedition1x1.htm>
o.V. BNS Software, <http://www.bns-software.com/Produkte-Loesungen.6.0.html>
o.V. Technologiepark Würzburg-Rimpar, <http://www.tpwr.de>

Veröffentlichungen:

ARNOLD, Oliver, Ausarbeitung zur Veröffentlichung, 2007
o.V., Allgemeine Deutsche Spediteurbedingungen, neueste Fassung
Broschüre, Arnold Speditions GmbH, 2008
SATTELMAYER, Christa, Seminar IncoTerms, IHK Würzburg, 2008

Pohlheim, den 26.04.2009 **Jonathan Heinemann**

Ort, Datum des Verfassers Jonathan Heinemann