

ICS 35.240.60; 35.240.63

DIGIT –**Standardisierung des Datenaustauschs für alle Akteure der intermodalen Kette zur Gewährleistung eines effizienten Informationsflusses und einer zukunftsfähigen digitalen Kommunikation****DIGIT –**

Standardization of data exchange between all stakeholders of the intermodal transport for efficient communication in digital future

DIGIT –

Normalisation de l'échange de données entre tous les parties prenantes du transport intermodal pour assurer la circulation efficace de l'information et une communication digitale viable

Zur Erstellung einer DIN SPEC können verschiedene Verfahrensweisen herangezogen werden:
Das vorliegende Dokument wurde nach den Verfahrensregeln einer PAS erstellt.

Gesamtumfang 43 Seiten

Dieses Dokument wurde durch die im Vorwort genannten Verfasser erarbeitet und verabschiedet.

Inhalt

	Seite
Vorwort	3
Einleitung	5
1 Anwendungsbereich	6
2 Begriffe	7
3 Symbole und Abkürzungen	15
4 Datenanforderungen und -struktur	16
4.1 Allgemeines	16
4.2 Stammdaten/Master Data	17
4.2.1 Allgemeines	17
4.2.2 Ladeinheit/Loading Unit	17
4.2.3 Operateur/Operator	19
4.2.4 Person/Person	19
4.2.5 Anschrift/Address	20
4.2.6 Zugmaschine/Truck	21
4.2.7 Fahrgestell/Chassis	21
4.2.8 Binnenschiff/Barge	22
4.2.9 Seeschiff/Vessel	22
4.2.10 Gefahrgut/Dangerous Goods	23
4.2.11 Abfall/Waste	23
4.2.12 Zolldaten/Customs	24
4.3 Statusdaten/Status Data	24
4.4 Prozessdaten/Process Data	25
4.4.1 Allgemeines	25
4.4.2 LE.Auftrag/LU.Order	25
4.4.3 Anmeldung.Fahrzeug/Registration.Vehicle	26
4.4.4 Anmeldung.Binnenschiff/Registration.Barge	26
4.4.5 Abfertigung.Binnenschiff/Processing.Barge	26
4.4.6 Anmeldung.Zug/Registration.Train	27
4.4.7 Abfertigung.Zug/Processing.Train	28
4.4.8 Auftrag/Order	28
5 Akteurschema zur Schnittstellendefinition	30
5.1 Allgemeines	30
5.2 Einordnung der Akteure der intermodalen Kette	30
5.3 Übergabepunkte der Daten und Statusmeldungen	32
6 Anwendung	37
6.1 Allgemeines	37
6.2 Minimalanforderungen an eine Informationskette	37
6.3 Beispiele für Daten in Statusmeldungen	39
Anhang A (informativ) Schematische Darstellung der Akteure im Kombinierten Verkehr in englischer Sprache	41
Literaturverzeichnis	43

Vorwort

Diese DIN SPEC wurde nach dem PAS-Verfahren erarbeitet. Die Erarbeitung von DIN SPECs nach dem PAS-Verfahren erfolgt in Workshops und nicht zwingend unter Einbeziehung aller interessierten Kreise.

Die Erarbeitung und Verabschiedung des Dokuments erfolgten durch die nachfolgend genannten Initiator(en) und Verfasser:

- Studiengesellschaft für den Kombinierten Verkehr e.V. (SGKV)
Leonhard Heinisch
- Studiengesellschaft für den Kombinierten Verkehr e.V. (SGKV)
Clemens Bochynek
- Contargo GmbH & Co. KG
Henrik Hanke
- ASE GmbH
Eric Steck
- boxXpress.de GmbH
Stefan Marx
- boxXpress.de GmbH
Stephanie Schwede
- Container Terminal Dortmund GmbH
Robert Stirner
- TX Logistik AG
Thomas Wiertz
- Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V.
Dr. Werner Andres
- Combined Transport Magazine
Florian Küster
- Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene–Straße (DUSS) mbH
Patrick Schmitz
- Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene–Straße (DUSS) mbH
Marco Lenk
- Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene–Straße (DUSS) mbH
Andreas Schulz
- Bayernhafen GmbH & Co. KG
Dirk Jan Geyer
- catkin GmbH
Christian Krüger

Für dieses Thema bestehen derzeit keine Normen.

DIN SPEC sind nicht Teil des Deutschen Normenwerks.

Für diese DIN SPEC wurde kein Entwurf veröffentlicht.

Trotz großer Anstrengungen zur Sicherstellung der Korrektheit, Verlässlichkeit und Präzision technischer und nicht-technischer Beschreibungen kann der Workshop weder eine explizite noch eine implizite Gewährleistung für die Korrektheit des Dokuments übernehmen. Die Benutzung dieses Dokuments geschieht in dem Bewusstsein, dass der Workshop für Schäden oder Verluste jeglicher Art nicht haftbar gemacht werden kann. Die Anwendung der vorliegenden DIN SPEC entbindet den Nutzer nicht von der Verantwortung für eigenes Handeln und geschieht damit auf eigene Gefahr.

Es wird auf die Möglichkeit hingewiesen, dass einige Elemente dieses Dokuments Patentrechte berühren können. DIN [und/oder DKE] ist/sind nicht dafür verantwortlich, einige oder alle diesbezüglichen Patentrechte zu identifizieren.

Dieses Dokument enthält neben den gesetzlichen Einheiten auch die Einheit „Fuß (foot) (ft) (‘)“, die in Deutschland nicht zugelassen ist. Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die Anwendung dieser Einheit im nationalen amtlichen und geschäftlichen Verkehr auf Grund des Gesetzes über Einheiten im Messwesen und die Zeitbestimmung (EinhZeitG) nicht zulässig ist. Die Angabe dieser Einheit dient lediglich als Hilfe im amtlichen und geschäftlichen Verkehr (z. B. bei Einfuhr und Ausfuhr) mit solchen Staaten, die diese Einheit anwenden.

Umrechnung:

$$1 \text{ ft} = 0,3048 \text{ m}$$

Die kostenfreie Bereitstellung dieses Dokuments als PDF-Version über den Beuth WebShop wurde im Vorfeld finanziert.

Einleitung

Der Kombinierte Verkehr (KV) ist ökonomisch und ökologisch in den meisten Fällen die beste Transportlösung für Güter, insbesondere auf Strecken mit größeren Distanzen. In standardisierten Ladeneinheiten werden Waren in einer intermodalen Transportkette, die auch den Wechsel der Sendung zwischen verschiedenen Verkehrsträgern (Straße, Schiene, Wasserstraße) beinhaltet, fortbewegt. Hierbei werden die Stärken der verschiedenen Verkehrsträger verknüpft und große volkswirtschaftliche sowie betriebswirtschaftliche Vorteile generiert. Straßen sowie die Umwelt werden entlastet und die Transportsicherheit erhöht.

Der Kombinierte Verkehr (auch intermodaler Verkehr) ist von Natur aus ein komplexes System. Diese Komplexität, d. h. das Wissen um die zahlreichen Schnittstellen, Regularien und Akteure des KV-Marktes stellt die große Herausforderung dar. Wird diese Herausforderung angegangen und Intermodalität verstanden, können die großen Vorteile des Systems effizient und nachhaltig zum Tragen kommen.

Die Beherrschung der Komplexität ist durch einen effizienten und sicheren Informationsfluss in der Transportkette darstellbar. Genau hier liegt bisher das Problem im intermodalen Markt. Die Akteure (Speditionen, Häfen, Terminals, Eisenbahnunternehmen, Operateure, Verlader usw.) sind so unterschiedlich, dass viele Insellösungen mit unterschiedlichsten Strukturen den Markt beherrschen und diesbezüglich zwingend ein standardisierter Ansatz notwendig ist, die Datenanforderungen für die gesamte Kette zu definieren. Gerade im komplexen System des KV ist eine effiziente Kommunikation besonders wichtig.

Aus diesem Grund haben sich zahlreiche Akteure des Marktes zusammengetan mit dem Ziel einen Standard zu schaffen, der das komplexe Transportsystem des Kombinierten Verkehrs transparent und effizient abbilden kann. Die Kommunikationspunkte im System sind vorhanden, jedoch gibt es keinen Standard. Dieser Optimierungsbedarf soll mit diesem Dokument gelöst werden, in dem eine standardisierte und modularisierte Datenstruktur definiert wird, die eine einheitliche und fehlerfreie Datenlage sicherstellt. Die Bereitstellung und der Austausch von notwendigen Informationen für Transporte im Kombinierten Verkehr, auf Basis einer standardisierten Datengrundlage, sind das Fundament für gesicherte, effiziente und kostensparende Verkehre. Dies schließt die Sicherung unternehmensinterner, vertraulicher Daten ein. Zusätzlich wird durch den Standardisierungsansatz die Grundlage für eine einheitliche Datenlage in der Güterverkehrsbranche, insbesondere bei KMU, verstärkt vorangetrieben.

Das quantitative Ziel ist die Schaffung einer Grundlage für eine Vereinheitlichung des Datenaustauschs mit Gültigkeit für alle Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs (KV-Terminals) und den relevanten Akteuren im Vor- und Nachlauf in der Transportkette. Allein in Deutschland sind rund 150 Terminals relevant für das Vorhaben, in Europa sind es bereits über 1 000 Anlagen. Sie stellen die Knotenpunkte eines intermodalen Transportnetzwerkes dar, an denen der Austausch von Waren und Informationen gebündelt stattfindet. Alle relevanten Akteure einer intermodalen Transportkette kommen mit diesen Knotenpunkten unweigerlich in Berührung. Somit erzeugen Terminals Multiplikator-Effekte, da sie eine Vielzahl von Akteuren direkt oder indirekt miteinander verbinden.

Dieses Dokument kann von allen Akteuren verwendet werden und dadurch eine effiziente Kommunikation sicherstellen. Nur mit einer solchen Basis können darauffolgend moderne Technologien der Digitalisierung in die Logistik implementiert werden; nur dann kann der nachhaltige, umweltfreundliche intermodale Verkehr zukunftsfähig gestaltet werden.

1 Anwendungsbereich

Dieses Dokument legt Anforderungen an die Datenstruktur, Datengruppen und Schnittstellendefinitionen für den Informationsaustausch im Kombinierten Verkehr (KV) zwischen den am Transportprozess beteiligten Akteuren fest, um den Informationsfluss zu vereinheitlichen und damit entscheidend zu verbessern. Es ist modular aufgebaut und kann inhaltlich erweitert sowie auf weitere Logistikbereiche übertragen werden. Anwender des Dokuments sind insbesondere:

- Hafen- und Terminalbetreiber, Betreiber sonstiger Umschlaganlagen;
- Logistikdienstleister, (Kombi-)Operateure, Transportdienstleister;
- Eisenbahnverkehrsunternehmen;
- Unternehmen der Binnenschifffahrt;
- Speditionen;
- Fuhrunternehmen;
- Reedereien;
- Verlader (Produktionsunternehmen usw.);
- Logistikkunden/Empfänger von Gütern;
- öffentliche Einrichtungen wie Hafenbehörden und Zoll.

Dieses Dokument ist in erster Linie für die Anwendung durch deutsche Marktteilnehmer im Verkehr mit europäischen Marktteilnehmern bestimmt und in deutscher Sprache verfasst. Benennungen insbesondere in Zusammenhang zur Datenstrukturliste sind jedoch auch auf Englisch aufgeführt, da im länderübergreifenden Datenaustausch diese Sprache führend ist.

Anwendung findet dieses Dokument im akteurübergreifenden Informations- und Datenaustausch im KV mit den folgenden Zielen:

- Schaffung einer Datenstruktur für den KV-Markt;
- lückenlose Konnektivität und Kontrolle;
- effizienter, standardisierter, zukunftsorientierter Datenaustausch;
- System zur Organisation und Speicherung von Daten etablieren;
- Vermeidung von Verständigungsproblemen durch einheitliche Syntax und Semantik;
- Grundlage für digitalisierte und automatisierte Prozesse schaffen;
- Beschreibung des KV-Marktes mit seinen diversifizierten Akteuren und deren Schnittstellen.

2 Begriffe

Für die Anwendung dieses Dokuments gelten die folgenden Begriffe.

2.1

Abfall

waste

Stoffe oder Gegenstände, die ihr Besitzer entsorgt, entsorgen will oder entsorgen muss

[QUELLE: [12]]

2.2

Abfallschlüsselnummer

ASN

waste key ID

Nummer zur Klassifizierung von Abfällen auf der Basis der Abfallverzeichnis-Verordnung

2.3

Abfallverzeichnis-Verordnung

waste regulation

Regelwerk zur Bezeichnung von Abfällen und der Einstufung von Abfällen nach ihrer Überwachungsbedürftigkeit

2.4

Ankunft-Umschlagpunkt

arrival handling point

zwischen Operateur und Terminal festgelegte Zeit der Gestellung des Verkehrsmittels am Umschlagpunkt

2.5

Annahmeschluss

closing date

zwischen Operateur und Terminal festgelegte Zeit der letzten Abgabe einer Ladeeinheit am Terminal

2.6

Bereitstellung

provision

Zeitpunkt, ab dem der Operateur Zugriff auf die Ladeeinheiten hat

Anmerkung 1 zum Begriff: Wird auch als Bearbeitungsstart bezeichnet.

2.7

BIC-Code

Eigentümercode für ISO-Container, der vom Bureau Internationale de Containers et du Transport Intermodal (B.I.C.) mit Sitz in Paris auf Wunsch des Eigentümers oder Operators nach der Internationalen Norm DIN EN ISO 6346 zugeordnet wird

[QUELLE: [11] — modifiziert]

2.8

Binnenhafen

inland port

Hafen im Inneren einer Landmasse, der von Binnenschiffen angelaufen werden kann

2.9

Binnenschiff

barge

Schiff, das zur Fahrt auf Binnengewässern und Binnenwasserstraßen konstruiert ist

Anmerkung 1 zum Begriff: Im Vergleich zum Seeschiff bestehen weniger Anforderungen an Stabilität, Navigation und Rettungsgerät, wohingegen spezielle Konstruktionen für die Brückendurchfahrt o. ä. notwendig sein können.

Anmerkung 2 zum Begriff: Es gibt diverse Schiffstypen dieser Art, die für den Kombinierten Verkehr relevant sind, z. B. Containerschiffe, Lastkähne, Leichter bzw. Schubverbände, Koppelverbände.

2.10

Buchungsschluss

booking deadline

durch den Operateur festgelegte Zeit der letzten Übermittlung eines Auftrages seitens des Kunden an den Operateur

2.11

Container

container

Behälter für den Gütertransport für den Wechsel von einer zur anderen Transportform

Anmerkung 1 zum Begriff: Containertypen können Flat-, Open-Top-, High-Cube-, Bulk-, ISO-, Reefer- oder Tank-Container sein.

[QUELLE: DIN EN ISO 17261:2012-12, 3.14 — modifiziert, Änderung der Anmerkung]

2.12

Bruttogewicht

gross weight

Gesamtgewicht eines Gutes inklusive Transportmittel

2.13

EDI

electronic data interchange

elektronischer Datenaustausch, der alle möglichen Ausprägungen des digitalen Austauschs von Informationen beinhaltet

Anmerkung 1 zum Begriff: Dies beinhaltet manuelle Schnittstellen wie E-Mails, aber auch automatische Schnittstellen. Gängigerweise wird damit auf den programmatischen und systemübergreifenden Datenaustausch abgestellt.

2.14

Eingangskontrolle

incoming control

physischer Abgleich der avisierten Ladeeinheiten

2.15

Fahrgestell

chassis

Anhänger zur Beförderung von Ladeeinheiten

2.16

gebrochener Verkehr

split transport

Transport eines Gutes mit zwei oder mehreren Verkehrsmitteln, wobei entweder ein Verkehrsträger (unimodal) oder mehrere (multimodal) Verkehrsträger involviert sein können

[QUELLE: in Anlehnung an [10],[11]]

2.17

Gefahrgut

dangerous goods

Stoffe und Gegenstände, von denen auf Grund ihrer Natur, ihrer Eigenschaften oder ihres Zustandes im Zusammenhang mit der Beförderung Gefahren für die öffentliche Sicherheit oder Ordnung, insbesondere für die Allgemeinheit, für wichtige Gemeingüter, für Leben und Gesundheit von Menschen sowie für Tiere und Sachen ausgehen können

Anmerkung 1 zum Begriff: Bei verschiedenen Verkehrsträgern kommt das entsprechende Regelwerk zum Tragen.

[QUELLE: in Anlehnung an [9]]

2.18

Gefahrgutindikation

dangerous goods indication

Anzeige des Vorhandenseins von Gefahrgut und ggf. dessen Klasse bei der Vorplanung eines Transports oder Umschlags zur Vorbereitung weiterer Maßnahmen (z. B. Prüfung von Gefahrguteignungen beim Fahrer, Chassis usw.)

Anmerkung 1 zum Begriff: Die Konkretisierung der zu bewegenden Gefahrgüter erfolgt vor Bewegungsbeginn.

2.19

Hauptlauf

main leg

Transport von Sendungen bzw. Ladeeinheiten vom Umschlagknoten (Hub) des Versenders zum Umschlagknoten des Empfängers

[QUELLE: in Anlehnung an [10],[11]]

2.20

Hinterlandverkehr

hinterland traffic

Anschlussverkehr an einen Hafen durch einen Verkehrsträger

Anmerkung 1 zum Begriff: Im Bereich des Binnenhafens ist der Anschlussverkehr durch Bahn und Straße gemeint, im Bereich des Hochseehafens sind es Bahn, Straße und Binnenwasserstraßen.

Anmerkung 2 zum Begriff: Wird im Bereich des Hochseehafens auch als Seehafenhinterlandverkehr bezeichnet.

[QUELLE: in Anlehnung an [10],[11]]

2.21

ILU-Code

Code, der auf Basis der Europäischen Norm DIN EN 13044-1 für alle Behälter des intermodalen Verkehrs, die nicht dem ISO-Standard entsprechen, vergeben wird

[QUELLE: in Anlehnung an [11]]

2.22

intermodaler Verkehr

intermodal transport

Transport von Gütern in ein und derselben Ladeeinheit mit zwei oder mehreren Verkehrsträgern, wobei ein Wechsel der Ladeeinheit, aber kein Umschlag der transportierten Güter selbst erfolgt

[QUELLE: in Anlehnung an [8]]

2.23

Kombinierter Verkehr

combined transport

intermodaler Verkehr, bei dem der überwiegende Teil der in Europa zurückgelegten Strecke mit der Eisenbahn, dem Binnen- oder Seeschiff bewältigt und der Vor- und Nachlauf auf der Straße so kurz wie möglich gehalten wird

[QUELLE: in Anlehnung an [8]]

2.24

Lastkraftwagen

truck

Nutzkraftwagen, der nach seiner Bauart und Einrichtung zum Transport von Gütern bestimmt ist

[QUELLE: DIN 70010:2001, 1.2.2.2]

2.25

Ladeeinheit

loading unit

physische Transporteinheit, die Waren und Güter umschließen kann

Anmerkung 1 zum Begriff: Spezielle Ladeeinheiten des Kombinierten Verkehrs sind Container, Wechselbehälter, Sattelaufleger.

2.26

Ladeschluss

closing for cargo

zwischen Operateur und Terminal festgelegte Zeit der letzten Verladung auf Verkehrsmittel, die das Ende der Verladung darstellt

2.27

Lager

depot

dient der Langzeitabstellung von Ladeeinheiten

Anmerkung 1 zum Begriff: Ein Lager mit nicht leeren Ladeeinheiten wird auch als Lastlager bezeichnet.

2.28

Leerlager

empty stock

Bestandshaltung von Leerladeeinheiten für den Besitzer

Anmerkung 1 zum Begriff: Ein Leerlager wird auch als Leerdepot bezeichnet.

2.29

Modal Split

Verteilung des Verkehrsaufkommens auf verschiedene Verkehrsträger (Modi), meist auf der Basis der Transportleistung (in Tonnenkilometer)

[QUELLE: in Anlehnung an [10],[11]]

2.30

Nachlauf

last leg

Transport von Gütern oder Ladeeinheiten vom empfangenden Umschlagknoten (Hub) bis zum Empfänger, wobei die Güter oder Ladeeinheiten, die im Hauptlauf gebündelt beispielsweise in einem Terminal angekommen sind, an die einzelnen Empfänger (Endkunden) verteilt werden

[QUELLE: in Anlehnung an [10],[11]]

2.31

Nettogewicht

net weight

Reingewicht eines Wägegutes

2.32

Operateur

operator

Funktionseinheit, die bei der Güterbeförderung im Kombinierten Verkehr die akteurübergreifende Organisation durchführt

2.33

Sattelanhänger

semi trailer

Anhängerbeförderung, bei dem anstelle der bei Gelenk-Deichselanhängern vorhandenen ersten Achse eine Sattelvorrichtung angeordnet ist und ein wesentlicher Teil seines Gesamtgewichts auf eine Sattelzugmaschine übertragen wird

Anmerkung 1 zum Begriff: Sattelanhänger werden auch als Sattelaufleger oder Trailer bezeichnet.

[QUELLE: DIN 70010:2001, 2.3 — modifiziert, „(siehe 1.2.2.3.2) (auch Deichselachse (Dolly))“ gestrichen, Anmerkung 1 hinzugefügt]

2.34

Seehafen

seaport

Hafen, der von (Hoch-)Seeschiffen angelaufen werden kann

2.35

Seeschiff

vessel

Schiff, das zur Fahrt auf Meeren und Ozeanen konzipiert ist

Anmerkung 1 zum Begriff: Für dieses Dokument sind Schiffe relevant, die Ladeeinheiten des Kombinierten Verkehrs transportieren können.

2.36

Status

bestehender oder potentieller System- oder Ist-Zustand zu einem gegebenen Zeitpunkt t

[QUELLE: DIN EN 16186-3:2016-12, 3.31 — modifiziert, Anmerkung 1 gestrichen]

2.37

Taragewicht

tare weight

Eigengewicht des Transportmittels bzw. der Ladeeinheit

2.38

Terminal

terminal

für den Umschlag und die Lagerung oder Zwischenabstellung von Ladeeinheiten ausgerüsteter Ort

Anmerkung 1 zum Begriff: Terminals werden auch als Binnenland Container Terminals, KV-Terminals, Hinterland-terminals, Umschlaganlagen des KV, Umschlagterminals, Umschlagpunkte oder Umschlagbahnhöfe bezeichnet.

Anmerkung 2 zum Begriff: Es gibt bimodale und trimodale Terminals, wobei „bimodal“ beschreibt, dass Ladeeinheiten zwischen zwei Verkehrsträgern gewechselt werden (Straße, Schiene oder Straße, Wasserstraße selten Schiene, Wasserstraße). „Trimodal“ bedeutet, dass am Terminal alle drei Verkehrsträger bedient werden können.

[QUELLE: in Anlehnung an [8]]

2.39

temperaturgeführte Ladeeinheit

reefer

Ladeeinheit, deren Temperatur während des Transportes, der Zwischenabstellung und der Lagerung überwacht und reguliert wird

2.40

Trassennummer

path number

Nummer einer definierten Zugtrasse

[QUELLE: in Anlehnung an [7]]

2.41

United Nations Electronic Data Interchange for Administration, Commerce and Transport UN/EDIFACT

Standardisierungsansatz für das Format von Informationen beim elektronischen Datenaustausch

2.42

Umschlag

handling

Gesamtheit der Förder- und Lagervorgänge beim Übergang der Güter auf ein Transportmittel, beim Abgang der Güter von einem Transportmittel und wenn Güter das Transportmittel wechseln

[QUELLE: DIN 30781-1:1989-05]

2.43

Umschlaglager

temporary storage

Lager zur kurzfristigen Aufnahme von Ladeeinheiten während des Wechsels von einem Transportmittel auf das nächste

Anmerkung 1 zum Begriff: Umschlaglager werden auch als Zwischenabstellung oder Zwischenlager bezeichnet.

2.44

Verkaufscontainer

SOC

shipper owned container

Container im Eigentum eines Versenders ohne eindeutige Identifizierung durch einen BIC-Code

2.45

Verkehrsträger

mode of transport

Infrastruktur, die für den Einsatz eines bestimmten Verkehrs- bzw. Transportmittels benötigt wird, damit eine Transportdienstleistung erbracht werden kann

Anmerkung 1 zum Begriff: Im Transportbereich werden sechs Verkehrsträger differenziert: das Straßenverkehrsnetz, das Schienennetz, die Binnenwasserstraßen, die Hochsee, der Luftraum sowie Pipelines.

[QUELLE: in Anlehnung an [10],[11]]

2.46

Verlader

shipper

Person, die Güter in die Obhut anderer (Spediteur oder Frachtführer) gibt, um diese an den Empfänger auszuliefern

Anmerkung 1 zum Begriff: Verlader werden auch als Absender oder Versender bezeichnet.

[QUELLE: in Anlehnung an [8]]

2.47

Verladeliste

loading list

Aufstellung der tatsächlich verladenen oder entladenen Ladeeinheiten auf oder vom Verkehrsmittel

Anmerkung 1 zum Begriff: Die Verladeliste wird auch als Manifest bezeichnet.

2.48

Verladeplanung

load planning

Aufstellung der geplanten zu verladenden oder zu entladenden Ladeeinheiten auf das oder vom Verkehrsmittel

2.49

Vorlauf

first leg

erstes Teilstück des Transports von Gütern oder Ladeeinheiten eines oder mehrerer Verloader zu einer Umschlageneinrichtung (Hub)

[QUELLE: in Anlehnung an [10],[11]]

2.50

Wagenkennung

waggon ID

Kennzeichnung der Güterwagen

Anmerkung 1 zum Begriff: Die Wagenkennung wird auch als Waggonkennung bezeichnet.

Anmerkung 2 zum Begriff: Die Wagen tragen an festgelegten Stellen Anschrift und Zeichen, die in der Landessprache des Halters in lateinischen Buchstaben und in arabischen Ziffern angebracht sind.

[QUELLE: in Anlehnung an [6]]

2.51

Wagenliste

waggon list

die Zugfahrt begleitendes Dokument zur Beschreibung der aktuellen Konfiguration und Komposition des Zuges

Anmerkung 1 zum Begriff: Die Wagenliste wird auch als Waggonliste bezeichnet.

Anmerkung 2 zum Begriff: Inhalte der Wagenliste sind üblicherweise:

- Anzahl der Wagenradsätze,
- Länge des Zuges,
- Zuggewicht,
- Position und Art von Gefahrgut im Zug,
- Nummer des letzten Fahrzeuges,
- Bremsstellung des Zuges,
- Reihung der Güterwagen,
- Wagengattung,
- Trassennummer,
- ggf. weitere Besonderheiten.

[QUELLE: in Anlehnung an [13]]