

Bachelorthesis

Analyse von Funktionen und Prozessen
in der Logistik – eine Terminologiearbeit im
Sprachenpaar Deutsch - Englisch/Englisch - Deutsch

Vorgelegt am: 22.08.2016

Von: **Bärwolf, Julia**
Honiggasse 1a
99869 Molschleben

Studiengang: Wirtschaft
Studienrichtung: Verkehrsbetriebswirtschaft und Logistik

Seminargruppe: VL13

Matrikelnummer: 4001375

Praxispartner: Kuehne + Nagel (AG & Co.) KG
In der Hochstedter Ecke 2
99098 Erfurt

Gutachter: Katrin Heer (Kuehne + Nagel)
Prof. Dr. Annett Heinze (Staatliche Studienakademie Glauchau)

Freigabeerklärung

Hiermit erklären wir uns einverstanden/nicht einverstanden*), dass die Bachelor-Thesis / Diplomarbeit*) der/des Studenten/in

Name, Vorname: Bärwolf, Julia SG : VL13

zur öffentlichen Einsichtnahme durch den Dokumentenserver der Bibliothek der Staatlichen Studienakademie Glauchau bereitgestellt wird.

Thema der Arbeit:

Analyse von Funktionen und Prozessen in der Logistik - eine
Terminologiearbeit im Sprachenpaar Deutsch-Englisch/Englisch-Deutsch
.....
.....

Erfurt, 17.08.16
.....
Ort, Datum

KÜHNE+NAGEL
(AG & Co.) KG
Office Park im QVZ
Unterschrift des Praxispartners
In der hinteren Ecke 2.99098 Erfurt

Arbeit zur Veröffentlichung freigegeben: ja nein

.....
Datum

.....
Unterschrift Leiter/in d. Studiengang

*) Nichtzutreffendes bitte streichen

Themenblatt Bachelorthesis

SG Verkehrsbetriebswirtschaft und Logistik

Studentin: **Julia Bärwolf**
Matrikelnummer: **4001375**
Seminargruppe: **4VL13-1**

Thema der Bachelorthesis

**Analyse von Funktionen und Prozessen in der Logistik - eine Terminologiearbeit im
Sprachenpaar Deutsch – Englisch/Englisch - Deutsch**

Gutachter/ Betreuer: **Dipl.-BW Katrin Heer**
Gutachter (Studienakademie): **Prof. Dr. Annett Heinze**

Ausgabe des Themas: **30.05.2016**
Abgabe der Arbeit an den SG am: **22.08.2016, 14:00:00**


Prof. Dr. Katja Flehmig
Vorsitzende des Prüfungsausschusses
Wirtschaft



Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis	VI
Abkürzungsverzeichnis	VII
1 Einleitung.....	1
1.1 Hintergrund und Forschungsinteresse	1
1.2 Zielsetzung	1
1.3 Aufbau der Arbeit.....	2
2 Abgrenzung der Logistik.....	4
2.1 Historischer Hintergrund der Logistik.....	4
2.2 Etymologie des Wortes „Logistik“	5
2.3 Inhaltliche Bestimmung des Logistikbegriffs	5
2.4 Logistik im Kontext der Wirtschaft.....	7
2.5 Akteure der Logistik	8
2.5.1 Verladende Wirtschaft.....	8
2.5.2 TUL-Dienstleister	9
2.5.3 Speditionsdienstleister	10
2.5.4 KEP-Dienstleister.....	12
2.5.5 Logistikdienstleister.....	13
2.6 Entwicklungstendenzen der Logistik	16
3 Logistische Prozesse	18
3.1 Prozessorientiertheit der Logistik	18
3.2 Transportprozesse	20
3.3 Umschlagprozesse	20
3.4 Lagerprozesse	20
3.5 Ergänzende logistische Prozesse	21
3.5.1 Kommissionierung	21
3.5.2 Verpackung.....	22
3.6 Informationsprozesse.....	23
4 Logistische Funktionen.....	25
4.1 Funktionelle Abgrenzung der Logistik	25
4.2 Beschaffungslogistik	27
4.3 Produktionslogistik	27
4.4 Distributionslogistik	28
4.5 Entsorgungslogistik.....	29
5 Supply Chain Management als Summe aller Prozesse und Funktionen.....	30
6 Die Fachsprache der Logistik.....	33
6.1 Merkmale der logistischen Fachsprache.....	33
6.2 Anglizismen in der Logistik	35
6.3 Bisherige Logistik glossare und –wörterbücher	37

6.4	Wirtschaftssprache	39
6.5	Herausforderungen im Bereich der Wirtschaftskommunikation	40
6.6	Allgemeine Übersetzungsgrundlagen	41
6.7	Der fachliche Übersetzungsauftrag.....	42
6.8	Bedeutung der Terminologie.....	43
6.9	Interkulturelle Kommunikation.....	45
7	Glossar.....	47
7.1	Überblick.....	47
7.2	Deutsch-Englisch.....	48
7.3	Englisch-Deutsch.....	74
8	Schlussfolgerung.....	101
	Quellenverzeichnis.....	103

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1 Übersicht der Leistungsbereiche eines Spediteurs in Deutschland	15
Abbildung 2 Wertschöpfungskette/Supply Chain	19
Abbildung 3 Funktionelle Abgrenzung von Logistiksystemen nach den Phasen des Güterflusses	26
Abbildung 4 Kreislaufwirtschaft.....	29
Abbildung 5 Modell des systematischen Wissenstransfers.....	44

Abkürzungsverzeichnis

Abk	Abkürzung
ADSp	Allgemeine Deutsche Spediteurbedingungen
BVL	Bundesvereinigung Logistik e. V.
Def	Definition
DIN	Deutsches Institut für Normung e. V.
DSL	Deutscher Speditions- und Logistikverband e. V.
EDV	elektronische Datenverarbeitung
EU	Europäische Union
FIFO	First-In, First-Out
FTSK	Fachbereich 06 Translations-, Sprach- und Kulturwissenschaft Germersheim
HGB	Handelsgesetzbuch
IT	Informationstechnologie
KEP	Kurier-, Express und Paketdienste
KrW-/AbfG	Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetz
LIFO	Last-In, First-Out
NAT	Normungsausschuss Terminologie
n f	Nomen, Femininum
n m	Nomen, Maskulinum
n n	Nomen, Neutrum
n	Nomen
od	oder
Opp	Oppositionswort, Antonym
PC	Personal Computer
pl	Plural
QM	Qualitätsmanagement
SCM	Supply Chain Management
Syn	Synonym
TUL	Transport, Umschlag, Lagerung
VAS	Value Added Service
Wend	Wendungen

1 Einleitung

1.1 Hintergrund und Forschungsinteresse

Logistik ist ein weitreichender und relativ junger Wirtschaftszweig mit hohen Entwicklungstendenzen. In den letzten Jahrzehnten hat die Logistik immer wieder neue Aufgabenfelder hervorgebracht. Oft wird Logistik lediglich durch Transport, Umschlag und Lagerung definiert. Dabei handelt sich heute jedoch nur noch um eine einseitige Betrachtungsweise. Mittlerweile hat sich der englische Begriff „Supply Chain Management“ synonym etabliert. Darunter verbirgt sich die Bezeichnung für ein intelligentes Lieferkettenmanagement. Mit dem wachsenden Welthandel stiegen auch die Herausforderungen für die Logistikbranche. Sie verfügt heutzutage über innerbetriebliche, außerbetriebliche und auch über branchenübergreifende Systeme mit dem Ziel einer zeit-, kosten- und mengenoptimierten Verteilung der Güter und Dienstleistungen.

Die Logistik ist zu einem der bedeutendsten Wirtschaftszweige in Deutschland herangewachsen. Begleitend entstand eine Vielzahl von fachlichen Bezeichnungen, die sowohl von Spediteuren, Logistikspezialisten als auch von Industrie- und Handelskauleuten angewendet werden. Ein Großteil dieser Fachbegriffe ist der englischen Sprache entnommen. Insbesondere Logistikunternehmen mit ihren internationalen Geschäftsbeziehungen werden mit fremden Sprachen und Kulturen konfrontiert. Eine Kommunikation auf verschiedenen Ebenen im Zuge des Wirtschaftens bleibt hier nicht aus. Folglich ist die Logistik nicht nur aus wirtschaftswissenschaftlichen Gesichtspunkten, sondern auch für die sprachwissenschaftliche Betrachtung ein interessantes Forschungsgebiet.

1.2 Zielsetzung

Die Logistik ist inzwischen eine sehr umfangreiche Disziplin. Die vorliegende Arbeit unternimmt daher den Versuch, die Komplexität der Branche zu entflechten, einzelne wichtige Bestandteile herauszufiltern und eine Zusammenfassung über die wesentlichen Ansätze, Konzepte und Instrumente in der Logistik zu geben.

Die Sachverhalte werden keineswegs vollständig behandelt. Es handelt sich bei der vorliegenden Arbeit um eine Einführung in die Thematik - insbesondere mit Blick auf diejenigen, die sich nicht nur mit den betriebswirtschaftlichen Grundlagen der Logistik, sondern auch mit der logistischen Fachterminologie auseinandersetzen möchten. Der Sachteil dient als Basis und soll zum darauffolgenden sprachwissenschaftlichen Teil und zum Glossar hinführen.

Die Arbeit bietet einen Überblick über wichtige Begriffe der Logistik. Sie richtet sich sowohl an Übersetzer und Dolmetscher als auch an Spediteure und logistisches Fachpersonal.

1.3 Aufbau der Arbeit

Bei dem Aufbau einer Terminologiearbeit ist zwischen den fachlichen Grundlagen, der Erörterung übersetzungsrelevanter und sprachspezifischer Aspekte und dem terminographischen¹ Ergebnis der Recherchen zu unterscheiden. In dieser Arbeit werden die einzelnen Teile strikt voneinander getrennt, sodass sich drei Hauptteile ergeben: der fachliche Teil, der sprachwissenschaftliche Teil und das Glossar.

Die Arbeit ist in acht Kapitel untergliedert. Auch wenn die Logistik keine umfangreiche Historie aufweist, erscheint es dennoch sinnvoll im ersten Kapitel eine geschichtliche Entwicklung zu skizzieren. Logistik wurde schon immer betrieben. Der Begriff jedoch entstand erst im 20. Jahrhundert. Eine Abgrenzung des Begriffs der modernen Logistik bleibt nicht aus. Im Rahmen dieser Betrachtung soll ebenfalls der Bezug der Logistik zur Wirtschaft hergeleitet werden. Die Nachfrage nach logistischen Dienstleistungen ist derivativ und ergibt sich aus der verladenden Wirtschaft. Hierauf aufbauend werden weitestgehend die wichtigsten Akteure im Bereich der Logistik aufgeführt, um eine Basis für die nächsten Kapitel zu schaffen. Aufgrund der Globalisierung und der Dynamik des Technologietrends wird weiterhin die Entwicklungstendenz der Logistik erörtert.

Das dritte Kapitel fokussiert eine Charakterisierung der Logistik durch ihre Prozessorientierung. Neben den bereits oben genannten klassischen Prozessen Transport, Umschlag und Lagerung werden ergänzende Leistungen in Betracht gezogen. Hierbei wird nur eine Auswahl der Zusatzleistungen vorgenommen, da in der Praxis ein breites Spektrum an speziellen Services angeboten wird. Diese Arbeit beschränkt sich daher auf die Kommissionierung und die Verpackung. Des Weiteren werden Informationsprozesse dargestellt.

Dem folgen funktionale Gesichtspunkte. Um die Logistik besser unterscheiden zu können, etablierten sich die Teilgebiete Beschaffungs-, Produktions-, Distributions- und Entsorgungslogistik. Im Wesentlichen werden deren Ziele, Aufgaben und Konzepte im vierten Kapitel diskutiert.

Kapitel 5 fokussiert das Thema „Supply Chain Management“, da dessen Bedeutung in den letzten Jahren stark angestiegen ist. Allerdings wird in dieser Arbeit nicht ausreichend darauf eingegangen. Es soll lediglich der Trend hinsichtlich der ganzheitlichen

¹ Die Terminographie ist die systematische Darstellung der Terminologie in Form von Fachwort- und Definitionssammlungen (vgl. ARNTZ; PICHT; SCHMITZ, 2014, S. 177).

Betrachtung der Logistikkette verdeutlicht werden. In den Fußnoten wie auch im Quellenverzeichnis finden sich geeignete Grundlagenwerke für weiterführende und tiefgreifende Informationen.

Das vorletzte Kapitel stellt den sprachwissenschaftlichen Teil dar. In diesem soll auf die Bedeutungen der Sprachforschung und Translationswissenschaft in Bezug auf die Fachsprache der Logistik eingegangen werden. Dazu ist es notwendig, die Zuordnung der Logistiksprache zu konkretisieren. Da die Sprache der Logistik stark von englischen Ausdrücken geprägt ist, wird anschließend der Begriff des Anglizismus näher betrachtet. Ferner wird die Fachsprache der Logistik unter den Gesichtspunkten einer Wirtschaftssprache beleuchtet. Infolgedessen wird die Begrifflichkeit der Wirtschaftssprache erläutert. Dieses Kapitel befasst sich damit, terminologische Probleme aufzuzeigen, zu erörtern und gegebenenfalls Lösungsmöglichkeiten vorzuschlagen. Geprüft werden typische Problembereiche, wie die terminographische Behandlung des jeweiligen Fachgebiets in Wörterbüchern, Fragen der Wortbildung bei neuen Begriffen und Anglizismen sowie die Übersetzung und die interkulturelle Kommunikation im Fachgebiet der Logistik.

Zuletzt folgt ein Glossar in der Sprachkombination Deutsch-Englisch und Englisch-Deutsch, in dem logistische Termini aus den ersten beiden Teilen aufgeführt werden. Die ausgewählten Glossareinträge beziehen sich auf das gewählte Fachgebiet und die in Kapitel 1 bis Kapitel 5 diskutierten Themenbereiche. Erfasst werden je nach Begrifflichkeit die Wortart, das Genus, die Definition, Synonyme, Oppositionen und Wendungen.

Den Abschluss bilden eine Zusammenfassung und eine Auswertung der Untersuchungsergebnisse.

2 Abgrenzung der Logistik

2.1 Historischer Hintergrund der Logistik

Obwohl logistische Prozesse² und Logistikkonzepte bereits seit vielen Jahrhunderten im zivilen als auch im militärischen Bereich angewendet werden, existiert der wissenschaftliche Begriff der Logistik erst seit Mitte des 20. Jahrhunderts.³

Im zivilen Bereich verdeutlicht insbesondere die Seidenstraße die Rolle der Logistik sowohl für den Handel als auch für die Globalisierung. Zwischen den Staaten des Mittelmeerraums und den Hochkulturen von Persien, Indien und China wurden damals bereits erhebliche Warenströme geleitet. Aufgrund der schwierigen Transportbedingungen entstand ein spezielles Netzwerk⁴ von Rast- und Übernachtungsstationen für Karawanen und damit eine erfolgreiche Form der internationalen Logistik.⁵

Handelswege folgten zunächst den militärischen Straßen und Pilgerpfaden über das Festland. Auch Flüsse und Küsten wurden als Schifffahrtswege genutzt bis die Schifffahrt Innovationen in Bezug auf Schiffsbau, Navigation und Kartographie hervorbrachte. So konnten Kontinente umfahren und immer wieder neue Direktverbindungen entdeckt werden.⁶

Mit Beginn des mitteleuropäischen Postwesens im 15. Jahrhundert durch Franz von Taxis mit seiner festen Postverbindung zwischen den Residenzen Innsbruck und Mechelen entstand ein dichtes Netzwerk an Poststationen. Dadurch konnten Informationen innerhalb kurzer Zeit übermittelt werden. Ein Brief von Memmingen nach Rom bspw. wurde mit fünf Tagen Laufzeit veranschlagt.⁷

Die betriebswirtschaftliche Logistik wird besonders durch ihre Ursprünge in militärischen Bereichen⁸ geprägt. Bereits Alexander der Große erkannte die Wichtigkeit der Logistik für siegreiche Militäraktionen. Im neunten Jahrhundert etablierte sich die Logistik dann als dritte Kriegswissenschaft neben Strategie und Taktik. Diese befasste sich vor allem mit dem Transport, der Einquartierung und Versorgung der Soldaten sowie der Lieferung, Lagerung und Wartung militärischer Güter.⁹

² Definitionen und Erläuterungen in Bezug auf die Prozessorientierung vgl. Kapitel 3.

³ vgl. HUTH, 2012, S. 14

⁴ Eine Definition der Begrifflichkeit „Netzwerk“ befindet sich in Kapitel 7 (vgl. Kapitel 7).

⁵ vgl. BENZ, 2009, S. 9

⁶ vgl. HEISERICH; HELBIG; ULLMANN, 2011, S. 3-4

⁷ vgl. HUTH, 2012, S. 14

⁸ Ebenso wird der Begriff „Logistik“ selbst aus dem Militärischen hergeleitet (vgl. Kapitel 2.2).

⁹ vgl. HUTH, 2012, S. 14

Die Logistik als Teilbereich der Betriebswirtschaftslehre entstand erst in den 1950er Jahren und bezog sich zunächst nur auf den Material- und Warenfluss¹⁰. Heute wird die Bedeutung des Begriffs¹¹ wesentlich weiter gefasst.¹²

2.2 Etymologie des Wortes „Logistik“

In Bezug auf die Herkunft des Wortes „Logistik“ herrscht Uneinigkeit. Der Terminus „Logistik“ tritt erstmals im 19. Jahrhundert im militärischen Bereich auf. Aus diesem Grund sieht ARNOLD den Ursprung im französischen Wort „logis“, das der Bezeichnung für „Truppenunterkunft“ entspricht.¹³

Die BVL¹⁴ leitet den Begriff „Logistik“ aus dem altgriechischem „logistikē“ ab, was ursprünglich die Bedeutung „praktische Rechenkunst“ hatte¹⁵. ARNOLD stellt jedoch eine Verbindung zum Griechischen in Frage¹⁶.

Im DUDEN sind die etymologischen Wurzeln mit unterschiedlichen Wortstämmen begründet. Das Wort „Logistik“ wird dementsprechend als ein Homonym dargestellt. Dieses wird einerseits aus den griechischen Wörtern „logos“, „logistikē“ und „logistkós“ abgeleitet, dient jedoch heute als Bezeichnung der mathematischen Logik. Andererseits findet man im DUDEN eine Herleitung aus dem Militärischen, wobei wieder auf die Abstammung aus der französischen bzw. lateinischen Sprache hingewiesen wird. So entwickelte sich das Wort „logistique“ aus dem spätlateinischen „logisticus“ und bezeichnet die Finanzverwaltung bzw. die Planung, die Bereitstellung und den Einsatz der für militärische Zwecke erforderlichen Mittel und Dienstleistungen.¹⁷

2.3 Inhaltliche Bestimmung des Logistikbegriffs

Es gibt keine einheitliche Definition des Logistikbegriffs. Während die klassische Logistik ausschließlich auf den Transport, den Umschlag und die Lagerung¹⁸ reduziert wurde, hat sich die Logistik in den letzten Jahrzehnten sowohl als wissenschaftliche Disziplin als auch in den Unternehmen vor allem durch die Entwicklung der wirtschaft-

¹⁰ Beispiel: Transport, Umschlag, Lagerung von Materialien und Waren

¹¹ vgl. Kapitel 2.3

¹² vgl. ARNOLD, 2008, S. 3-4

¹³ vgl. ARNOLD, 2008, S. 3

¹⁴ Abkürzung für Bundesvereinigung Logistik e. V.; Die BVL ist ein deutscher Logistikverband mit Sitz in Bremen. Der Verband vertritt die Belange der Logistikbranche und richtet u. a. den jährlich stattfindenden Berliner BVL-Kongress aus (TEN HOMPEL; HEIDENBLUT, 2011, S. 42).

¹⁵ vgl. online: Bundesvereinigung Logistik (BVL) e. V., 2015a (28.10.2015)

¹⁶ vgl. ARNOLD, 2008, S. 3

¹⁷ vgl. DUDEN, 2007, S. 1088

¹⁸ Transport, Umschlag, Lagerung sind logistische Kernleistungen (vgl. Kapitel 3 und Kapitel 7).

lichen Prozesse, der fortschreitenden Globalisierung und somit der steigenden Handelsvolumina stark verändert. Daher gibt es eine Vielzahl an Definitionen, die aber weitgehend gemeinsame Merkmale enthalten.¹⁹

Die Grundaufgabe der Logistik lässt sich mit den sogenannten „sieben ‚R‘“ charakterisieren: Logistik gewährleistet das effiziente Bereitstellen der richtigen Güter, in der richtigen Menge, in der richtigen Qualität, zur richtigen Zeit, am richtigen Ort, für den richtigen Kunden zu den „richtigen“ Kosten.²⁰ Um diese Aufgabe bewältigen zu können, ist es erforderlich optimale Prozesse, Strukturen und Systeme zu entwickeln und zu organisieren²¹.

Logistische Prozesse zielen auf eine Bedarfsgerechtigkeit von Objekten ab. Sie umfassen alle Transport- und Lagerungsprozesse sowie das Be- und Entladen²², Ein- und Auslagern²³ und das Kommissionieren²⁴.²⁵ Logistikobjekte sind sowohl Sachgüter²⁶ als auch Lebewesen oder Informationen²⁷.

Durch die Ausführung einer Vielzahl von logistischen Prozessen entsteht ein logistisches System, das wie ein Netzwerk angeordnet ist. Dieses setzt sich aus Knoten²⁸ und Verbindungslinien²⁹ zusammen. Solche Verknüpfungen führen zu einem durchgängigen Waren- und Informationsfluss. Dabei spielen Informationen nicht nur als logistisches Objekt eine Rolle. Jedes System ist abhängig von einem gut ausgebauten Informations- und Kommunikationssystem³⁰, deren Gestaltung und Steuerung ebenso zur Logistik gehören.³¹

Die Logistik ist interdisziplinär und verbindet gleichzeitig mehrere Fachbereiche miteinander, wobei sie für diese wiederum als Hilfswissenschaft genutzt wird. Sie ist Gegenstand der Wirtschaftswissenschaften, der Ingenieurwissenschaften und der Informatik.³²

¹⁹ vgl. ARNOLD, 2008, S. 3

²⁰ vgl. HUTH, 2012, S. 15-16

²¹ vgl. GUDEHUS, 2010, S. 7

²² Definitionen zu den Begrifflichkeiten „beladen“ und „entladen“ befinden sich in Kapitel 7 (vgl. Kapitel 7).

²³ Definitionen zu den Begrifflichkeiten „Einlagerung“ und „Auslagerung“ befinden sich in Kapitel 7 (vgl. Kapitel 7).

²⁴ vgl. Kapitel 3.5.1

²⁵ vgl. ARNOLD, 2008, S. 3

²⁶ Beispiele: Handelswaren, Lebensmittel, Rohstoffe, Vorprodukte, Halbfertigfabrikate, Fertigwaren, Investitionsgüter, Abfallstoffe, Produktionsmittel und Betriebsmittel

²⁷ vgl. GUDEHUS, 2010, S. 7

²⁸ Beispiel: Lagerorte

²⁹ Beispiel: Transportwege

³⁰ vgl. Kapitel 3.6

³¹ vgl. ARNOLD, 2008, S. 3

³² vgl. ARNOLD, 2008, S. 3

2.4 Logistik im Kontext der Wirtschaft

Im Allgemeinen dienen logistische Dienstleistungen der Bedürfnisbefriedigung³³. Wirtschaftliche Güter sind für den Ver- und Gebrauch vorgesehen und stiften daher einen konkreten Nutzen. Dieser Nutzen³⁴ wird erst durch wirtschaftliche Tätigkeiten und damit auch durch die Logistik³⁵ generiert.³⁶

Die wenigstens Menschen sind fähig, die dafür notwendigen Mittel, Güter und Leistungen selbst aufzubringen bzw. zu produzieren. Die gewünschten Güter und Dienstleistungen müssen eingekauft werden. Hier treffen Nachfrage und Angebot³⁷ aufeinander, wobei produzierende Unternehmen³⁸ auf der einen Seite und konsumierende Abnehmer auf der anderen Seite agieren bzw. reagieren. Der Handel³⁹ ist insoweit beteiligt, dass er Verteilungsaufgaben übernimmt.⁴⁰

Die Herausforderung besteht darin, Angebot und Nachfrage physisch und zeitlich möglichst nahe zusammenzubringen und somit die miteinander verbundenen Waren- und Informationsströme zu vernetzen, zu steuern und zu kontrollieren. Ein wesentliches Glied in der Kette aus unzähligen Prozessen und Dienstleistungen von der Urproduktion bis hin zum Endverbraucher sind Transporteure, Spediteure und Logistikdienstleister^{41, 42}.

Die Steuerung dieser Waren- und Informationsflüsse sowie die klassischen TUL-Dienstleistungen⁴³ stellen eine wichtige wirtschaftliche Funktion dar. Nicht umsonst ist die Logistikbranche neben der Automobilwirtschaft und dem Handel inzwischen der drittgrößte Wirtschaftsbereich in Deutschland. Im Jahre 2015 wurden 240 Milliarden Euro Umsatz erzielt. Dieser Wert bezieht sich auf sämtliche Industriebranchen.⁴⁴ Insbesondere die Chemiebranche, die Stahlbranche, die Automobilbranche und das ver-

³³ vgl. SCHICK, 2009, S. 14

³⁴ hier: Gestaltnutzen, Nutzen aus dem Recht am Gut, Informationsnutzen, Ortsnutzen und Zeitnutzen (vgl. PFOHL, 2010, S. 20).

³⁵ vgl. hierzu Kapitel 3; Der Nutzen entsteht durch die Erzeugung von bestimmten Eigenschaften am Gut, die sogenannte Wertschöpfung, um eine Bedürfnisbefriedigung bei den Kunden zu bewirken. Weitere Darlegungen zu den Nutzenarten und der Wertschöpfung am Gut vgl. PFOHL, 2010, S. 20-25.

³⁶ vgl. PFOHL, 2010, S. 20

³⁷ Definitionen zu den Begrifflichkeiten „Angebot“ und „Nachfrage“ befinden sich in Kapitel 7 (vgl. Kapitel 7).

³⁸ vgl. Kapitel 2.5.1

³⁹ vgl. Kapitel 2.5.1

⁴⁰ vgl. SCHICK, 2009, S. 16

⁴¹ Transporteure, Spediteure und Logistikdienstleister zählen zu den Akteuren der Logistik (vgl. Kapitel 2.5).

⁴² vgl. SCHICK, 2009, S. 16; Der oben beschriebene Ablauf ist vereinfacht dargelegt und soll lediglich die wechselseitigen Abhängigkeiten des Wirtschaftens verdeutlichen.

⁴³ TUL ist die Abkürzung für Transport-, Umschlag- und Lagerprozesse (vgl. Kapitel 2.5.2, 3).

⁴⁴ vgl. online: Bundesvereinigung Logistik (BVL) e. V., 2016 (18.07.2016)

arbeitende Gewerbe sind auf Dienstleister angewiesen, um einen reibungslosen Ablauf gewährleisten zu können⁴⁵. Europaweit geht die BVL von einem Schätzwert von 960 Milliarden Euro aus. Deutschland hat dabei einen Anteil von 25 Prozent. Aktuell sind rund 60.000 Unternehmen im Logistiksektor auf dem deutschen Markt erfasst.⁴⁶

2.5 Akteure der Logistik

2.5.1 Verladende Wirtschaft

Vereinfacht ausgedrückt ist die Logistikbranche Erfüllungsgehilfe der verladenden Wirtschaft. Die Logistik erbringt Dienstleistungen für Industrie-, Handels- und Dienstleistungsunternehmen. Verlader sind dementsprechend Nachfrager und treten somit als Auftraggeber⁴⁷ von bzw. für logistische Dienstleistungen auf. Auftraggeber treten in ganz unterschiedlichen Formen auf. Je nach Frankatur⁴⁸ können diese sowohl der Verkäufer als auch Käufer der Ware sein.⁴⁹

Wie bereits in Kapitel 2.4 beschrieben, sind Logistikleistungen eine abgeleitete Nachfrage. Sie werden in Abhängigkeit der Produktion und der Verbringung der Güter zum Ort des Verbrauchs aufgrund von Bedürfnisbefriedigung hergestellt. Ohne Industrie gäbe es daher keine Logistik.⁵⁰

Die zentrale Rolle der Industrie besteht also darin, Güter in Form von Fertigprodukten, Halbfertigerzeugnissen⁵¹ und Ersatzteilen der Logistikkette zuzuführen. Nach außen besteht hierbei ein Beschaffungs- und Distributionsbedarf⁵², nach innen sind innerbetriebliche Bewegungen⁵³ der Güter notwendig.⁵⁴ Es ist zu beachten, dass jeder Industriezweig eigene spezielle logistische Anforderungen stellt⁵⁵.

In Bezug auf die Beschaffung und die Distribution von Gütern tritt der Handel als unterstützender Faktor hinzu. Er nimmt die Rolle eines Vermittlers zwischen Herstellern

⁴⁵ vgl. CLAUSEN; GEIGER, 2013, S. 7

⁴⁶ vgl. online: Bundesvereinigung Logistik (BVL) e. V., 2016 (18.07.2016)

⁴⁷ Eine Definition zu der Begrifflichkeit „Auftrag“ befindet sich in Kapitel 7 (vgl. Kapitel 7).

⁴⁸ Frankaturen sind Beförderungsvertragsklauseln zwischen Beförderer und Auftraggeber. Sie regeln, wer die Versandkosten zu tragen hat (vgl. WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 85).

⁴⁹ vgl. PFOHL, 2010, S. 264-265

⁵⁰ vgl. SCHICK, 2009, S. 19

⁵¹ Eine Definition zu der Begrifflichkeit „Halbfabrikat“ befindet sich in Kapitel 7 (vgl. Kapitel 7).

⁵² Definitionen und Erläuterungen zur Beschaffungs- und Distributionslogistik sind in Kapitel 4 und Kapitel 7 zu finden (vgl. Kapitel 4.1, 4.2, 4.4, 7).

⁵³ Definitionen und Erläuterungen zur Produktionslogistik sind in Kapitel 4 und Kapitel 7 zu finden (vgl. Kapitel 4.1, 4.3, 7).

⁵⁴ vgl. SCHICK, 2009, S. 19

⁵⁵ Beispiel: Die Chemieindustrie gibt Transporte von großen Mengen in Auftrag. Dabei handelt es sich meist um Gefahrgut. Es müssen bestimmte Vorschriften eingehalten werden (vgl. SCHICK, 2009, S. 20).

von Vorprodukten und Herstellern von Konsumgütern von bestimmten Endprodukten oder für den privaten Verbraucher und zwischen inländischen und ausländischen Abnehmern ein. Die Handelspraxis⁵⁶ ist sehr komplex und darum sind die Anforderungen an die Logistik auch hier sehr differenziert und speziell.⁵⁷

2.5.2 TUL-Dienstleister

Die physische Bewegung von Gütern ist eine elementare Aufgabe in der Logistikkette. Akteure in diesem Bereich sind Transport-, Umschlags- und Lagerbetriebe, d. h. TUL-Dienstleister. Da sich die drei Teilbereiche gegenseitig bedingen, existieren sowohl Transporteure, die Umschlags- und Lagerdienstleistungen anbieten, als auch Lagerdienstleister, die den Umschlag der Güter handhaben oder umgekehrt. Die Übergänge sind hierbei fließend.⁵⁸

Transportunternehmen besitzen betriebseigene Transportmittel⁵⁹. Für den Betreiber von Transportmitteln gibt es einen gesetzlich definierten Begriff: „Frachtführer“⁶⁰. Dem HGB⁶¹ zufolge, ist derjenige ein Frachtführer, der sich durch einen Frachtvertrag verpflichtet, Güter zu einem Bestimmungsort zu befördern und beim Empfänger⁶² abzuliefern. Dies gilt nur für die Ausübung eines Gewerbes.⁶³ Je nach Transportmittel können Frachtführer in Lkw-Transportunternehmen, Seeschiffahrtsunternehmen, Binnenschiffahrtsreedereien, Eisenbahngesellschaften oder Fluggesellschaften unterteilt werden⁶⁴.

Umschlagsunternehmen sind für andere Logistikunternehmen, aber auch für die verladende Wirtschaft tätig. Spezialisierte Dienstleister mit entsprechenden Kapazitäten, Räumlichkeiten und Ausstattungen sind entweder private Betriebe oder werden durch öffentliche Hand gelenkt. Beispiele für gängige Umschlagsunternehmen sind vor allem Containerterminals, die von der Bahn und von Hafenbehörden genutzt werden, Luft-

⁵⁶ vgl. SCHICK, 2009, S. 21; Die Differenzierung und Spezialisierung bezieht sich hierbei auf den Binnenhandel und den Außenhandel, den Großhandel und den Einzelhandel.

⁵⁷ vgl. SCHICK, 2009, S. 20-21

⁵⁸ vgl. SCHICK, 2009, S. 22

⁵⁹ vgl. CLAUSEN; GEIGER, 2013, S. 63

⁶⁰ Für den Frachtführer wird häufig in internationalen Speditionen das englische Pendant „Carrier“ verwendet (vgl. Kapitel 6.2 und Kapitel 7).

⁶¹ Abkürzung für Handelsgesetzbuch

⁶² Der Empfänger wird speditionell auch als Consignee bezeichnet. Dabei handelt es sich um eine Entlehnung aus dem Englischen (vgl. Kapitel 6.2 und Kapitel 7).

⁶³ vgl. Handelsgesetzbuch (HGB) i. d. F. des Gesetzes vom 01.01.2012, § 407

⁶⁴ vgl. PFOHL, 2010, S. 266

frachtterminals, Sammelgutumschlagsstellen für das Zusammenstellen bzw. Auseinanderbrechen von konsolidierten Sendungen⁶⁵ und Paketumschlagsstellen von Paketdienstleistern^{66, 67}

Der Begriff der gewerblichen Lagerei wird ebenfalls gesetzlich definiert. Die Pflicht des Lagerhalters besteht darin, Güter zu lagern und aufzubewahren.⁶⁸ Damit wird ein zeitlicher Ausgleich geschaffen, z. B. zwischen Produktions- und Absatzdatum⁶⁹. Es handelt sich jedoch nicht um eine gewerbliche Tätigkeit, sobald die Lagerung eine Nebenpflicht eines anderen Gewerbes darstellt, wie z. B. verkehrsbedingte Zwischenlagerungen⁷⁰. Auch in diesem Bereich lassen sich starke Segmentierungen feststellen. Es gibt Lagerunternehmen, die sich auf bestimmte Güterarten⁷¹ spezialisieren. Einige Güterarten verlangen bspw. eine speziell anzuwendende Technik oder bestimmte Lagerräume.⁷² Das Lagergeschäft kommt durch einen Lagervertrag zustande⁷³.

2.5.3 Speditionsdienstleister

Originär ist der Spediteur für die Organisation der Beförderung im Güterverkehr unter dem Einsatz von geeigneten Verkehrsmitteln zuständig: „Die Pflicht, die Versendung zu besorgen, umfasst die Organisation der Beförderung, insbesondere

1. die Bestimmung des Beförderungsmittels und des Beförderungsweges,
2. die Auswahl ausführender Unternehmer, den Abschluss der für die Versendung erforderlichen Fracht-, Lager-, Speditionsverträge sowie die Erteilung von Informationen und Weisungen an die ausführenden Unternehmer und
3. die Sicherung von Schadenersatzansprüchen des Versenders.“⁷⁴

⁶⁵ Die Beförderung von Gütern eines Auftraggebers zusammen mit den Sendungen anderer Auftraggeber werden als Sammelgutverkehr organisiert (vgl. HODEA; MEYER-BROCKEL; ZIEGLER, 2011 für ausführliche Informationen).

⁶⁶ vgl. Kapitel 2.5.4

⁶⁷ vgl. PFOHL, 2010, S. 271

⁶⁸ vgl. Handelsgesetzbuch (HGB) i. d. F. des Gesetzes vom 01.01.2012, § 467 (1)

⁶⁹ vgl. CLAUSEN; GEIGER, 2013, S. 64

⁷⁰ vgl. PFOHL, 2010, S. 270

⁷¹ Es gibt Lagerunternehmen, die sich auf Massengut, Stückgut oder auf die Lagerung von Spezialgütern konzentrieren (vgl. PFOHL, 2010, S. 270 oder für weiterführende Informationen vgl. BEEZ; SCHMÄLTER, 2010, S. 1-32).

⁷² vgl. PFOHL, 2010, S. 270

⁷³ vgl. CLAUSEN; GEIGER, 2013, S. 64

⁷⁴ Handelsgesetzbuch (HGB) i. d. F. des Gesetzes vom 01.01.2012, § 454 (1)

Demzufolge beschränken sich die speditionellen Aktivitäten auf die Besorgung der Güterversendung. Außerdem übernimmt der Spediteur Aufgaben bzw. Nebenleistungen⁷⁵, die unmittelbar mit der Beförderung zusammenhängen, aber nicht zum Kernbereich einer Spedition gehören. Allerdings zählen logistische Dienstleistungen⁷⁶ laut § 454 (2) HGB nicht dazu⁷⁷.

Gemäß Ziffer 2.2 ADSp 2016⁷⁸ gehören zu den Tätigkeiten der Spediteure ebenso speditionensübliche logistische Dienstleistungen unter besonderen Bedingungen: „Die ADSp 2016 gelten auch für speditionensübliche logistische Leistungen, wenn diese mit der Beförderung oder Lagerung von Gütern in Zusammenhang stehen, insbesondere für Tätigkeiten wie Bildung von Ladeeinheiten, Kommissionieren, Etikettieren und Verwiegen von Gütern und Retourenabwicklung.“⁷⁹

In der Praxis erbringen Spediteure jedoch Leistungen, die weit über die speditionensüblichen Dienstleistungen hinausgehen⁸⁰. Betrachtet man den gesamten Weg eines Produktes von der Gewinnung der Rohstoffe⁸¹ über die Herstellung, den Vertrieb bis hin zum Endabnehmer, stellt sich heraus, dass der Spediteur an allen Schnittstellen ein wichtiges Bindeglied zwischen der verladenden Wirtschaft und den Verkehrsträgern⁸² ist. Dabei muss er den Anforderungen des Kunden gerecht werden, die sich im Laufe der letzten Jahre⁸³ stark gewandelt haben.⁸⁴ Infolgedessen ist die Mehrzahl der Speditionen auch als Frachtführer⁸⁵ tätig oder bietet Dienstleistungen mit logistischem Charakter an.⁸⁶

⁷⁵ Beispiele: Verpackung, Versicherung, Kennzeichnung und Verzollung von Gütern (vgl. VOTH; HESSE, 2015, S. 30)

⁷⁶ Beispiele: Preisauszeichnung von Gütern, Aufstellen von Möbeln, Aufbügeln von Textilien (vgl. VOTH; HESSE, 2015, S. 31); Nicht speditionensübliche Aufgaben sind Dienstleistungen, die zu einer Veränderung der Ware führen (vgl. VOTH; HESSE, 2015, S. 31).

⁷⁷ vgl. Handelsgesetzbuch (HGB) i. d. F. des Gesetzes vom 01.01.2012, § 454 (2)

⁷⁸ Abkürzung für Allgemeine Deutsche Spediteurbedingungen; Die ADSp 2016 sind fertig bereitliegende allgemeine Geschäftsbedingungen des Deutschen Speditions- und Logistikverband e. V.. Die vorherige Fassung war noch ein Gemeinschaftswerk von dem Deutschen Speditions- und Logistikverband e. V. und anderen Verbänden. Die ADSp gelten als unverbindliche Empfehlung für alle Verträge und Leistungen des Spediteurs. Über 90 Prozent der Spediteure in Deutschland arbeiten nach den ADSp (vgl. HÖLSER, 2014, S. 166 ff. und online: Allgemeine Deutsche Spediteurbedingungen 2016 (ADSp 2016) i. d. F. vom 01.01.2016, 2016 (22.07.2016)).

⁷⁹ online: Allgemeine Deutsche Spediteurbedingungen 2016 (ADSp 2016) i. d. F. vom 01.01.2016, Ziffer 2.2, 2016 (22.07.2016)

⁸⁰ Der Spediteur ist zunehmend als Logistikdienstleister tätig (vgl. Kapitel 2.5.5).

⁸¹ Eine Definition zu der Begrifflichkeit „Rohstoff“ befindet sich in Kapitel 7 (vgl. Kapitel 7).

⁸² Beispiele: Güterversand mit dem Lastkraftwagen, Güterversand mit der Eisenbahn, Güterversand mit dem Binnenschiff, Güterversand mit dem Seeschiff, Güterversand mit dem Flugzeug (vgl. z. B. BRANDENBURG, 2008 oder VOTH; HESSE, 2015); Begrifflichkeiten werden in Kapitel 7 definiert (vgl. Kapitel 7).

⁸³ vgl. Kapitel 2.6

⁸⁴ vgl. HÖLSER, 2014, S. 92-93

⁸⁵ Statistiken zum Leistungsbereich des modernen Spediteurs sind in Kapitel 2.5.5 aufgeführt (vgl. Kapitel 2.5.5, Abbildung 1, Güterfernverkehr mit eigenem Lkw (Selbsteintritt)).

⁸⁶ vgl. VOTH; HESSE, 2015, S. 17

2.5.4 KEP-Dienstleister

Das Kürzel KEP steht für Kurier-, Express- und Paketdienste, das im Rahmen des Transports mit schnellen Diensten assoziiert wird. Diese Art Dienstleister entwickelten sich aus Verkehrsbedürfnissen der Wirtschaftsunternehmen⁸⁷ heraus, deren Nachfrage nach schnelleren Diensten und kurzen Laufzeiten kontinuierlich anstieg.⁸⁸

Der KEP-Markt lässt sich in die drei separaten Teilmärkte Kurier-, Express- und Paketmärkte untergliedern, die verschiedene Anforderungsprofile und Leistungsmerkmale aufweisen. Dennoch kann man diese Teilmärkte nicht strikt voneinander trennen. Die Grenzen sind übergreifend, da einige Unternehmen Dienstleistungen erbringen, die nicht nur einem Teilmarkt zugeordnet werden können.⁸⁹

KEP-Dienste lassen sich zwischen den reinen Briefdienstleistungen und den spediti- onstypischen Sendungsarten einordnen⁹⁰. KEP-Dienstleister konzentrieren sich im Wesentlichen auf Kleinsendungen⁹¹. Während das Durchschnittsgewicht von Kurier- Sendungen bei etwa zwei Kilogramm liegt, transportieren Expressdienstleister Güter ohne Gewichtsbeschränkungen nach oben. Paketdienste können nur bis zu einem Gewicht von ungefähr 31,5 Kilogramm in Anspruch genommen werden.⁹²

Wie bereits oben erwähnt, werden verschiedenartige Dienste angeboten, die sich nicht explizit den Kurier-, Express- oder Paketdiensten zuordnen lassen. Diese Leistungen bzw. Sonderleistungen lassen zum Teil abweichende Gewichte zu. Einige Dienstleister bieten einen Overnight-Service oder Uhrzeitzustellungen an. Ebenso gibt es Unterschiede in der Abwicklung⁹³ der Sendungen.⁹⁴

Ferner können die Güterstrukturen stark divergieren: Von Dokumenten, über Ersatzteile bis hin zu Blutkonserven, Organen oder Arzneimitteln können KEP-Dienstleister durchaus flexibel ihre Versanddienste einsetzen⁹⁵.

⁸⁷ Nach dem Zweiten Weltkrieg entstanden allmählich die heutigen KEP-Dienste. Die Wirtschaftskraft nahm zu und somit ebenfalls der Bedarf an schnellen Diensten (vgl. IMMEN; OBERTHÜR; SCHMÄLTER, 2010, S. 1). Eine Stärkung des KEP-Marktes erfolgte durch den Trend des elektronischen Handels (vgl. BRANDENBURG, 2008, S. 290).

⁸⁸ vgl. IMMEN; OBERTHÜR; SCHMÄLTER, 2010, S. 1

⁸⁹ vgl. IMMEN; OBERTHÜR; SCHMÄLTER, 2010, S. 1

⁹⁰ vgl. SCHICK, 2009, S. 24

⁹¹ vgl. SCHICK, 2009, S. 24-25

⁹² vgl. IMMEN; OBERTHÜR; SCHMÄLTER, 2010, S. 1

⁹³ Beispiel: persönliche Begleitung der Sendung bis zur Empfängeradresse, direkte Zustellungen, Konsolidierung der Sendungen über Umschlagszentren, Übernacht-Zustellungen, Same-Day-Zustellungen, nationale und internationale Netzwerke (vgl. hierzu SCHICK, 2009, S. 24-25 und IMMEN; OBERTHÜR; SCHMÄLTER, 2010, S. 1 ff.)

⁹⁴ vgl. IMMEN; OBERTHÜR; SCHMÄLTER, 2010, S. 1

⁹⁵ vgl. SCHICK, 2009, S. 25

2.5.5 Logistikdienstleister

In der sogenannten „Supply Chain“⁹⁶ werden alle Beteiligten⁹⁷ und jegliche Prozesse von der Rohstoffbeschaffung bis hin zu den Serviceleistungen für den Kunden integriert. Die sich stetig ändernden Gegebenheiten der Logistik boten den Spediteuren die Chance optimale Lösungen für ihre Kunden zu entwickeln, sodass sich das traditionelle Leistungsangebot mehr und mehr durch multifunktionale Logistikdienstleistungen ergänzen ließ.⁹⁸

Der Unterschied zwischen den damaligen und heutigen Spediteuren liegt darin, dass die ursprünglich klassischen Kernleistungen⁹⁹ in der Vergangenheit isoliert durchgeführt wurden, wobei der Fokus auf einzelnen Aktionen lag und auch die Nachfrage keine besonderen Anforderungen hatte. Im Laufe der Jahre jedoch entwickelte sich eine gesamtheitliche Betrachtung¹⁰⁰ der Wertschöpfungskette und einzelne Aktivitäten wurden miteinander verknüpft, da sich die Anforderungen an den Markt wesentlich veränderten.¹⁰¹

In der Praxis existieren gleitende Übergänge zwischen transportüblichen, speditionellen und logistischen Dienstleistungen¹⁰². Laut des DSLV¹⁰³ disponieren Speditionen beinahe das gesamte Luftfrachtaufkommen, einen großen Teil der Transportmengen im gewerblichen Straßengüterverkehr¹⁰⁴ und des Seeverkehrs sowie beachtliche Anteile des Eisenbahngüterverkehrs und des Transportaufkommens in der Binnenschifffahrt¹⁰⁵.

Moderne Logistikdienstleister bieten ein breites Dienstleistungsspektrum an, wobei sich diverse Gruppen von Spezialisten herausgebildet haben. Demzufolge können diese Dienstleistungspakete international oder national ausgeprägt sein. Abhängig

⁹⁶ englisches Pendant oder Synonym für Logistikkette bzw. Versorgungskette

⁹⁷ vgl. Kapitel 2.5

⁹⁸ vgl. BENZ, 2009, S. 33

⁹⁹ Klassische Kernleistungen sind die sogenannten TUL-Leistungen (vgl. Kapitel 3).

¹⁰⁰ vgl. Kapitel 5

¹⁰¹ vgl. SCHICK, 2009, S. 23

¹⁰² vgl. SCHICK, 2009, S. 26

¹⁰³ Abkürzung für Deutscher Speditions- und Logistikverband e. V.; Bundesverband aus dem Bereich Spedition mit Sitz in Bonn, ehemals BSL und VKS (vgl. WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 57).

¹⁰⁴ Eine Definition zur Begrifflichkeit „Straßengüterverkehr“ befindet sich in Kapitel 7 (vgl. Kapitel 7).

¹⁰⁵ vgl. online: Deutscher Speditions- und Logistikverband (DSLV) e. V., 2015 (25.11.2015)

vom Kundenkreis und der Größe des Speditionsunternehmens reichen die Tätigkeitsbereiche von Lkw-Spedition, Zollabfertigung¹⁰⁶, Seefrachtspedition¹⁰⁷, Stückgutverkehre¹⁰⁸, Speditionsnahverkehr, Luftfrachtspedition¹⁰⁹, Distributionslagerung, Gefahrgutlogistik bis hin zum Güterfernverkehr.¹¹⁰ Folgende Tabelle gibt einen Überblick über die einzelnen Leistungsbereiche deutscher Speditions- und Logistikdienstleister.

¹⁰⁶ Eine Definition zur Begrifflichkeit „Zollabfertigung“ befindet sich in Kapitel 7 (vgl. Kapitel 7).

¹⁰⁷ siehe dazu Kapitel 7 Stichwort „Seeschifffahrt“; Eine Definition zur Begrifflichkeit „Seeschifffahrt“ befindet sich in Kapitel 7 (vgl. Kapitel 7).

¹⁰⁸ siehe dazu Kapitel 7 Stichwort „Stückgut“; Eine Definition zur Begrifflichkeit „Stückgut“ befindet sich in Kapitel 7 (vgl. Kapitel 7).

¹⁰⁹ siehe dazu Kapitel 7 Stichwort „Luftverkehr“; Eine Definition zur Begrifflichkeit „Luftverkehr“ befindet sich in Kapitel 7 (vgl. Kapitel 7).

¹¹⁰ vgl. online: Deutscher Speditions- und Logistikverband (DSLTV) e. V., 2015 (25.11.2015)

Tätigkeitsbereich	Leistungs- bereich Anteil in Prozent	Leistungs- schwerpunkt Anteil in Prozent
Stückgutverkehre	52	27
Paket- und Expressdienste	25	6
Befrachtung von Lkw	73	43
- nationale Verkehre	63	33
- internationale Verkehre	66	32
Güterfernverkehr mit eigenem Lkw (Selbsteintritt)	39	20
Speditionsnahverkehr	49	20
Bahnbefrachtung	15	5
Luftfrachtpedition	47	22
Seefrachtpedition	53	25
Zollabfertigung	65	28
Binnenschiffahrtsspedition	15	4
Binnenumschlagspedition	10	4
Kombinierter Verkehr	30	8
Gefahrgutlogistik	40	12
Fahrzeugdistribution	6	4
Neumöbelspedition (inkl. Möbeltransport)	7	4
Umzüge	13	6
Beschaffungslagerung	37	18
Distributionslagerung	47	26
Massengutlagerung	11	5
Zollagerung	29	8
Gefahrstofflagerung	16	6
Anlagen- und Projektspedition	26	13
Entsorgungslogistik	9	4

Abbildung 1 Übersicht der Leistungsbereiche eines Spediteurs in Deutschland
(online: Deutscher Speditions- und Logistikverband (DSLTV) e. V., 2015 (25.11.2015))

2.6 Entwicklungstendenzen der Logistik

In den 1960er Jahren verstand man unter dem Begriff „Logistik“ zunächst die Planung und die Durchführung, d. h. die Warenverteilung vom Produzenten an die Verbraucher¹¹¹. Zwei Jahrzehnte später beeinflusste vermehrt eine Vielzahl unterschiedlicher Entwicklungen die Logistikbranche, wodurch die Ansprüche an die Logistik kontinuierlich gewachsen sind und was deren Stellenwert gesteigert hat¹¹².

Von besonderer Bedeutung für die Logistik ist die zunehmende Globalisierung der Beschaffungs- und Absatzmärkte. Die Beseitigung der Ost-West-Grenzen und die dadurch entstandenen Staatenkooperationen erleichterte den Austausch von Gütern und Dienstleistungen, den Zugang zu neuen internationalen Beschaffungs- und Absatzmärkten und die Möglichkeit der Verlagerung von Produktionsstätten an Standorte mit niedrigerem Kostenniveau¹¹³.

Hinzu kamen die Erweiterung und die Vertiefung der europäischen Integration seit den 1950er Jahren. Die Staaten Europas verfolgten mit der Gründung der Europäischen Union¹¹⁴ 1993 ein gemeinsames Ziel: die Schaffung eines europäischen Binnenmarktes ohne Grenzen. Für den logistischen Wirtschaftszweig hat die EU maßgebliche Entscheidungen getroffen.¹¹⁵ Damit einher geht die Liberalisierung der Verkehrsmärkte in den vergangenen Jahren, was unkomplizierte länderübergreifende Logistikketten zum Vorteil hat¹¹⁶.

Sowohl der Globalisierungs- als auch der Liberalisierungseffekt haben eine Verschärfung des Wettbewerbs zur Folge. Die neuen Anforderungen des Marktes beeinflussen die Unternehmen ihre Organisationsabläufe zu überdenken¹¹⁷. Diese übernehmen verstärkt das japanische Konzept der Lean Production¹¹⁸, welches darauf abzielt, zu geringeren Kosten qualitativ hochwertigere Produkte herzustellen¹¹⁹. Um Kostensenkungen sowie Leistungssteigerungen zu realisieren, besteht die Möglichkeit der

¹¹¹ vgl. BRANDENBURG, 2008, S. 548

¹¹² vgl. HÖLSER, 2013, S. 327-330

¹¹³ vgl. VOTH; HESSE, 2015, S. 434

¹¹⁴ kurz: EU

¹¹⁵ vgl. HÖLSER, 2014, S. 65-67

¹¹⁶ vgl. VOTH; HESSE, 2015, S. 434

¹¹⁷ vgl. BRANDENBURG, 2008, S. 548

¹¹⁸ Eine Definition zur Begrifflichkeit „Lean Production“ befindet sich in Kapitel 7 (vgl. Kapitel 7). Es handelt dabei um einen Anglizismus (vgl. Kapitel 6.2).

¹¹⁹ vgl. VOTH; HESSE, 2015, S. 434

Fremdvergabe von Prozessen. Für Dienstleister sind solche Auslagerungen¹²⁰ von besonderer Bedeutung, da hier meist umfangreiche logistische Aufgabenbereiche im Rahmen von Kontraktlogistik-Projekten vergeben werden.¹²¹

Diese Kontraktverträge inkludieren Logistikaufgaben, die über das traditionelle Geschäft von bloßen Güterversendungen vom Versender zum Empfänger hinausgehen und durch Systemlösungen¹²² ersetzt werden.

Somit wird der Dienstleister tiefer in die Beschaffungs-, Produktions- und Distributionsfunktionen integriert. Er übernimmt neben den Transport-, Umschlag- und Lagerprozessen Zusatzleistungen für den Kunden, die einen Mehrwert darstellen. Solche Dienstleister, die diese sogenannten Value Added Services¹²³ beherrschen, heben sich deutlich auf dem Logistikmarkt ab. Die Potenziale für eine Erweiterung des Dienstleistungsangebots scheinen nahezu unbegrenzt¹²⁴.

„Unter dem Schlagwort ‚Logistik‘ hat sich der häufig eher gering eingeschätzte Güterverkehr zu einer hochtechnisierten, für die Produktionsunternehmen unverzichtbaren Dienstleistungsbranche mit eigener Innovationsdynamik entwickelt.“¹²⁵

Der Entwicklungsprozess der Logistikbranche ist längst noch nicht abgeschlossen. In Anbetracht der sich stetig verändernden Verkehrs- und Güterströme, der dynamischen Beziehungsgeflechte zwischen Unternehmen sowie der sich wandelnden Verteilung der Wertschöpfung lassen zukünftige Innovationen im Logistikbereich in Hinsicht auf Handel und Industrie vermuten¹²⁶.

¹²⁰ Ausgliederungen von Unternehmensaufgaben werden kurz als „Outsourcing“ bezeichnet. Dieser Begriff stammt aus dem Englischen (vgl. Kapitel 6.2 und Kapitel 7).

¹²¹ vgl. HUTH, 2012, S. 23

¹²² vgl. Kapitel 3 und Kapitel 5

¹²³ kurz: VAS; Eine Definition zur Begrifflichkeit „Value Added Service“ befindet sich in Kapitel 7 (vgl. Kapitel 7).

¹²⁴ Die Leistungsbereiche eines Logistkdienstleisters sind in der Abbildung 1 der DSLV-Branchenanalysen des letzten Jahres aufgeführt (vgl. Kapitel 2.5.5). Weitere Informationen dazu befinden sich in Kapitel 3 (vgl. Kapitel 3.1).

¹²⁵ vgl. HÖLSER, 2013, S. 330

¹²⁶ vgl. HÖLSER, 2013, S. 330

3 Logistische Prozesse

3.1 Prozessorientiertheit der Logistik

Bereits im zweiten Kapitel wurde der Prozessbezug der Logistik aufgeführt. Im Folgenden soll näher auf diesen Aspekt eingegangen werden. Vor dem Hintergrund der Komplexität der logistischen Aktivitäten entwickelt sich ein immer stärker werdendes Prozess- und Netzwerkdanken. Charakteristisch für logistische Prozesse ist die Transformation von zeitlichen Merkmalen eines Logistikobjekts. Weiterhin können räumliche sowie art- und mengenmäßige Merkmale angepasst werden. Die dabei vorhandenen Schnittstellen und Prozesse sollen unter Berücksichtigung der Gesamtkosten aufeinander abgestimmt werden. Durch eine Vielzahl logistischer Prozesse ergeben sich Prozessketten mit Schnittstellen zu anderen Wertschöpfungspartnern. Das Denken in Prozess- und Fließsystemen bezieht sich daher auf die komplette Wertschöpfungskette.¹²⁷ Die Abbildung 2 zeigt den Weg vom Vorlieferanten zum Endkunden und bietet damit eine übersichtliche Darstellung vom Aufbau einer Wertschöpfungskette.

Prozesse als Vorgänge von Güter- und Informationsflüssen werden verschiedenartig kategorisiert. Sie können in logistische Kernleistungen, logistische Zusatzleistungen und logistische Informationsleistungen unterschieden werden. Dabei zählt ersteres zu den traditionellen Leistungen der Logistik, die als TUL-Leistungen bezeichnet werden. Hierunter versteht man Transport-, Umschlag- und Lagerleistungen. Zusatzleistungen sollen logistische Kernleistungen ergänzen, machen aber auch oftmals erst die Kernleistungen möglich. Zusätzliche Prozesse stehen mit den oben genannten klassischen Einzelleistungen in direktem Zusammenhang und besitzen einen nahezu unendlichen Leistungsumfang¹²⁸. In den nachfolgenden Ausführungen werden lediglich die am häufigsten anzutreffenden Services Verpackung und Kommissionierung betrachtet. In der Literatur sind solche Sonderleistungen überdies als Mehrwertdienste oder Value Added Services zu finden¹²⁹. Die Planung, Steuerung und Kontrolle logistischer Prozesse erfordern wichtige Informationen, deren Transfer als Informationsleistung zusammengefasst wird¹³⁰.

¹²⁷ vgl. GÖBL; FROSCHMAYER, 2011, S. 42

¹²⁸ Beispiel: Konfektionierung, Etikettierung, Retourenmanagement, Entsorgung, Sequenzierung, Vormontagen, Verpackung, Kommissionierung, Qualitätsmanagement, Teilefertigung (vgl. HEISERICH; HELBIG; ULLMANN, 2011, S. 305)

¹²⁹ vgl. ARNOLD, 2008, S. 582-583

¹³⁰ vgl. HUTH, 2012, S. 24-25

Ferner lassen sich logistische Prozesse durch innerbetriebliche und außerbetriebliche Eigenschaften bestimmen. Materialflüsse innerhalb eines Betriebs werden als Intralogistik definiert, wohingegen Prozesse der Versorgung und Verteilung von Gütern außerhalb eines Werkes als Extralogistik gelten.¹³¹

Unternehmensübergreifendes Prozessdenken nimmt einen hohen Stellenwert in der Logistik ein. Anfängliche logistische Konzepte wurden insoweit weiterentwickelt, dass geringere Transport-, Handlings-¹³² und Lagerkosten, eine höhere Transparenz für Bestände und intelligente Vernetzung der IT-Systeme¹³³ erzielt werden können¹³⁴. Dienstleister werden von der Industrie und vom Handel beauftragt Prozessketten aufzubauen, die möglichst störungsfrei, kostengünstig und mit kurzen Lieferzeiten betrieben und optimiert werden¹³⁵.

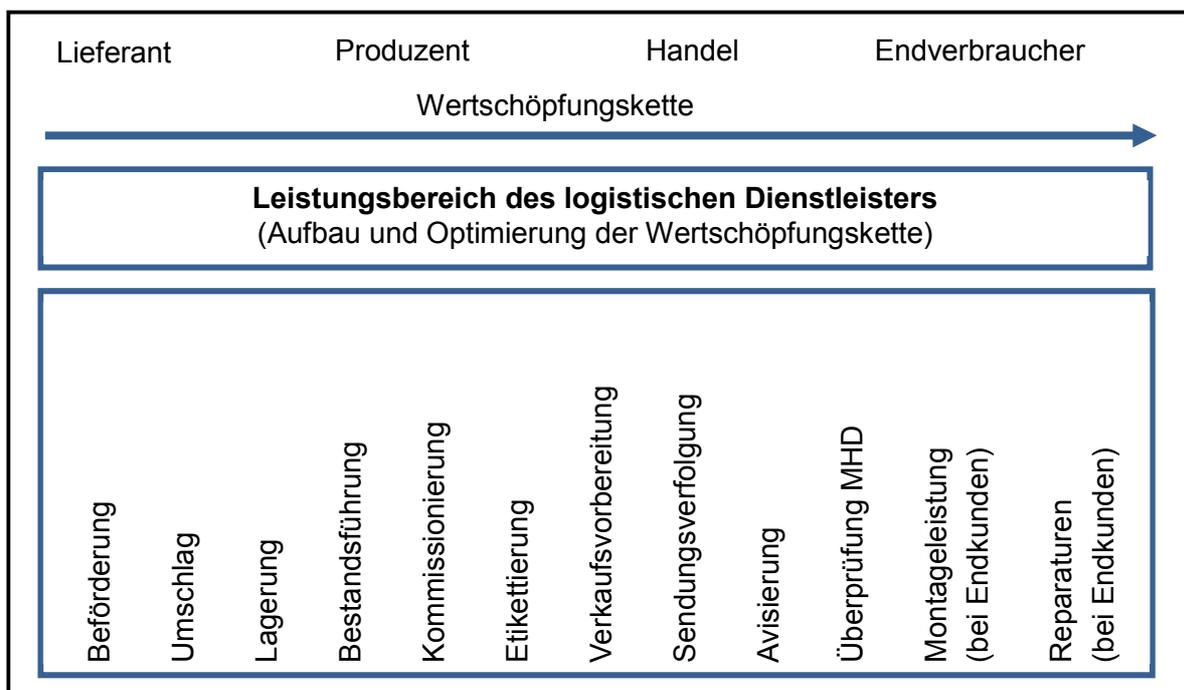


Abbildung 2 Wertschöpfungskette/Supply Chain
(VOTH; HESSE, 2015, S. 433)

¹³¹ vgl. HEISERICH; HELBIG; ULLMANN, 2011, S. 53

¹³² Eine Definition zur Begrifflichkeit „Handling“ befindet sich in Kapitel 7 (vgl. Kapitel 7).

¹³³ IT als Abkürzung für Informationstechnologie

¹³⁴ vgl. GÖBL; FROSCHMAYER, 2011, S. 36

¹³⁵ vgl. VOTH; HESSE, 2015, S. 433

3.2 Transportprozesse

Der Transport als Raumüberbrückung bzw. Ortsveränderung von Gütern via Transportmittel ist eine logistische Kernfunktion. Dazu gehören nicht nur die Transportdurchführungen selbst, sondern auch die Transportvorbereitung, die Be- und Entladung¹³⁶ des Fahrzeugs sowie die Transportnachbereitung.¹³⁷

Die Beförderung eines Gutes von einem Abgangsort zu einem Zielort erfolgt in mehreren Vorgängen. Die Gesamtheit solcher Vorgänge bzw. Prozesse wird als Transportkette bezeichnet.

Werden Güter direkt mit einem Transportmittel von A nach B befördert, spricht man von einer einstufigen oder ungebrochenen Transportkette. Werden in der Kette mehrere Transportmittel genutzt, handelt es sich um eine mehrstufige oder gebrochene Transportkette. Der Wechsel des Transportmittels muss aber nicht zwingend innerhalb eines Verkehrsträgers geschehen.¹³⁸

3.3 Umschlagprozesse

Wie in Kapitel 3.1 bereits beschrieben wurde, können Transportketten gebrochen sein. Jedoch kann nicht nur ein Wechsel zwischen Transportmitteln stattfinden, sondern auch zwischen Lagermitteln, Fördermitteln, Handhabungsmitteln oder Produktionsmitteln. Einen derartigen Wechsel innerhalb der Lieferkette bezeichnet man als Umschlag. Das Umladen einer Palette mittels Hubstapler¹³⁹ aus einem Hochregal auf einen elektrischen Hubwagen ist demzufolge ein Umschlagprozess. Für Umschlagprozesse können verschiedenartige Mittel eingesetzt werden. Meist werden diese aber von Menschen manuell durchgeführt, wenn keine Notwendigkeit einer Automatisierung besteht. Um die körperlichen Anstrengungen zu verringern, ist es möglich, Hilfsmittel in Einsatz zu bringen.¹⁴⁰

3.4 Lagerprozesse

Hauptaufgabe von Lagern ist die Zeit- und Zustandsüberbrückung innerhalb des Materialflusses. Die gelagerten Logistikobjekte sind Puffer zwischen ein- und ausgehenden Flüssen. Damit ergeben sich drei Lagerprozesse: das Einlagern, das Aufbewahren bzw. Bereithalten und das Auslagern.¹⁴¹

¹³⁶ auch: Umschlag (vgl. Kapitel 3.3); Eine Definition der Begrifflichkeit „Umschlag“ befindet sich in Kapitel 7 (vgl. Kapitel 7).

¹³⁷ vgl. BENZ, 2009, S. 25

¹³⁸ vgl. BENZ, 2009, S. 25

¹³⁹ Eine Definition zur Begrifflichkeit „Stapler“ befindet sich in Kapitel 7 (vgl. Kapitel 7).

¹⁴⁰ vgl. HUTH, 2012, S. 39

¹⁴¹ vgl. HUTH, 2012, S. 40

Damit einhergehend spielt die Festlegung der Bestandshöhe und der Bestellzyklen, aber auch der Lagerausstattung¹⁴² sowie der innerbetrieblichen Standortplanung¹⁴³ und der Bestandsführung eine wesentliche Rolle¹⁴⁴. Auch wenn Lagerprozesse wegen der dadurch entstehenden Lagerkosten und Kapitalbindung nach Möglichkeit immer vermieden werden sollten, haben Lagerbestände auch durchaus ihren Nutzen¹⁴⁵.

Abgesehen vom zeitlichen und mengenmäßigen Ausgleich von Angebot und Nachfrage¹⁴⁶ lassen sich durch Lagerbestände größere Transportmengen generieren, die wiederum günstigere Transportkonditionen ermöglichen¹⁴⁷.

Außerdem haben Lagerbestände eine Sicherungsfunktion, falls bspw. unvorhergesehene Risiken im Produktionsablauf entstehen oder Bedarfsschwankungen auf dem Absatzmarkt herrschen¹⁴⁸.

Des Weiteren erhalten diverse Güter erst durch Lagerung ihre volle Qualität. Die Ware ist nach der Veredelung im Lager verkaufsbereit^{149,150}.

Werden zukünftige Preiserhöhungen auf dem Beschaffungs- oder Absatzmarkt vermutet, kauft man Waren und lagert sie. Lagerbestände haben demnach ebenfalls eine Spekulationsfunktion.¹⁵¹

3.5 Ergänzende logistische Prozesse

3.5.1 Kommissionierung

Neben den klassischen logistischen Prozessen Transportieren, Umschlagen und Lagern gibt es eine Vielzahl zusätzlicher Logistikdienstleistungen. Die mittlerweile gängigsten Zusatzleistungen sind das Kommissionieren und Verpacken, da sie einen Bestandteil des gesamten logistischen Systems darstellen.¹⁵²

¹⁴² Beispiele: Lagermittel, Fördermittel

¹⁴³ Beispiele: Layout, Grundriss

¹⁴⁴ vgl. BENZ, 2009, S. 23

¹⁴⁵ vgl. HUTH, 2012, S. 40

¹⁴⁶ Beispiel: saisonale Nachfrage zur Weihnachtszeit

¹⁴⁷ vgl. BENZ, 2009, S. 23

¹⁴⁸ vgl. BENZ, 2009, S. 23

¹⁴⁹ Beispiele: durch Alterung, Gärung, Reifung oder Trocknung

¹⁵⁰ vgl. BENZ, 2009, S. 23

¹⁵¹ vgl. BENZ, 2009, S. 23

¹⁵² vgl. HUTH, 2012, S. 44

Die Kommissionierung beinhaltet das Zusammenstellen einer kundengerechten Bedarfsmenge¹⁵³ bestehend aus einem oder mehreren Artikel aus einer bereitgestellten Gesamtmenge^{154 155}.

Kommissioniersysteme sind sowohl in der Produktions- als auch in der Distributionslogistik¹⁵⁶ vertreten. In der Produktionslogistik wird bspw. kommissioniert, um Bauteile für die nachfolgenden Produktions- und Montageschritte zusammenzustellen¹⁵⁷. Ein klassisches Beispiel für das Kommissionieren in der Distribution ist der Versandhandel, bei dem gemäß Kundenauftrag eine Zusammenstellung erfolgt¹⁵⁸.

Manchmal ist das Verpacken ein Teilprozess des Kommissionierens, z. B. bei dem Pick-and-Pack-Prinzip¹⁵⁹, bei dem direkt in eine Verpackung kommissioniert wird¹⁶⁰.

3.5.2 Verpackung

Verpackungen haben durchaus mehrere Funktionen für die zu verpackenden Produkte¹⁶¹ zu erfüllen. Neben der marketingtechnischen Verkaufsfunktion müssen sie im Zuge der Logistik weiterhin eine Schutz-, Lager- und Transportfunktion sicherstellen. Außerdem ist die Kennzeichnung von Verpackungen hinsichtlich der Auftragszusammenstellung im Lager sowie die Identifikation der Packgüter bedeutend¹⁶². Daraus resultieren gewisse Anforderungen an die Verpackungen. Aus logistischer Sicht sollten sie formstabil, stoßfest, stapelbar, stoßdämpfend, druck- und reißfest, genormt, handhabbar, automatisierungsfreundlich, einheitsbildend sowie raum- und flächensparend sein. Insgesamt erleichtern und ermöglichen sie erst Logistikprozesse.¹⁶³ Verpackungen haben Einfluss auf die gesamten Logistikkosten und ebenfalls auf den Lieferservice¹⁶⁴.

Abgesehen von der Art der Verpackung, spielen Ladeeinheiten eine bedeutende Rolle in der Logistik. Das Bilden von Ladeeinheiten hat den Zweck einer effizienten Gestaltung von Transport-, Lager- und Umschlagprozessen. Dabei werden Packstücke als

¹⁵³ Beispiele: Kundenauftrag, Produktionsauftrag

¹⁵⁴ Die Gesamtmenge ist das Sortiment oder der Lagerbestand.

¹⁵⁵ vgl. BENZ, 2009, S. 24

¹⁵⁶ vgl. Kapitel 4

¹⁵⁷ vgl. HUTH, 2012, S. 45

¹⁵⁸ vgl. HUTH, 2012, S. 45

¹⁵⁹ „Pick“ ist Englisch und bezieht sich auf das Kommissionieren. „Pack“ ist Englisch und bezieht sich auf das Verpacken. Eine Definition zur Begrifflichkeit „goods picking“ befindet sich in Kapitel 7 (vgl. Kapitel 7).

¹⁶⁰ vgl. HUTH, 2012, S. 45

¹⁶¹ Bezeichnung als Packgüter oder Packstücke; Eine Definition zur Begrifflichkeit „Packstück“ befindet sich in Kapitel 7 (vgl. Kapitel 7).

¹⁶² Verpackungen übernehmen somit eine Informations- und Identifikationsfunktion.

¹⁶³ vgl. HUTH, 2012, S. 45

¹⁶⁴ vgl. BENZ, 2009, S. 24

Stückgüter durch Zuhilfenahme von Ladehilfsmitteln, wie Container oder Paletten¹⁶⁵, zu einer Einheit zusammengefügt, wodurch bspw. der Handlingsaufwand reduziert, der Umschlag beschleunigt und Transportkapazitäten besser ausgenutzt werden können. Ferner dient eine Ladeinheit als zusätzlicher Schutz vor externen Einwirkungen.¹⁶⁶

3.6 Informationsprozesse

In Anbetracht der Wertschöpfungskette existieren neben den Materialströmen ebenso Informationsflüsse. Die Leistungsobjekte der bisherigen betrachteten Materialflussprozesse sind physischer Natur, während es sich bei denen der Informationsprozesse um definierte Zeichen- und Datensätze handelt.¹⁶⁷ Informationen und Güter fließen getrennt voneinander¹⁶⁸. Informationen stehen im Zusammenhang mit Aufträgen und physischen Objekten und nehmen eine vorauslaufende¹⁶⁹, begleitende¹⁷⁰ und nachgeschaltete¹⁷¹ Funktion ein¹⁷². In logistischen Prozessketten beziehen sich Informationsprozesse auf die strategische Gestaltung der Strukturen und Strategien sowie der operativen Planung, Steuerung und Kontrolle der Abläufe zur Auftragsabwicklung. Innerhalb einer Organisation als auch zwischen Herstellern, Lieferanten und Spediteuren findet ein permanenter Datenaustausch statt¹⁷³. Dabei werden die Daten mit EDV¹⁷⁴-gestützten Informationssystemen erfasst, aufbereitet und übermittelt¹⁷⁵.

Beim Auftragseingang werden Informationen übertragen, auf dessen Grundlage logistische Entscheidungen und Handlungen ausgelöst werden. Beim Eintritt der Waren in einen Leistungsbereich werden diese identifiziert, erfasst und kontrolliert.¹⁷⁶

Durchlaufen die Waren, Ladeeinheiten oder Sendungen die Wertschöpfungskette, werden sie anhand von Begleitinformationen verfolgt, was eine schnittstellenübergreifende Identifikation, Steuerung und Überwachung ermöglicht¹⁷⁷.

¹⁶⁵ Die Begrifflichkeiten „Container“ und „Palette“ werden in Kapitel 7 definiert (vgl. Kapitel 7).

¹⁶⁶ vgl. HUTH, 2012, S. 46

¹⁶⁷ vgl. ARNOLD, 2008, S. 217-218

¹⁶⁸ vgl. HEISERICH; HELBIG; ULLMANN, 2011, S. 337

¹⁶⁹ Beispiele: Informationen zur Prüfung der erforderlichen Kapazitäten an Transportmitteln, Fahrplänen und der Versandunterlagen und/oder Informationen für zukünftiges Handeln und Entscheiden über die Güter

¹⁷⁰ Beispiel: Informationen zu aktuellen Sendungs- und Transportdaten

¹⁷¹ Beispiel: Eingangsmeldung der Güter beim Empfänger und Abrechnung des Auftrags

¹⁷² vgl. ARNOLD, 2008, S. 218

¹⁷³ vgl. GUDEHUS, 2010, S. 54

¹⁷⁴ Abkürzung für elektronische Datenverarbeitung

¹⁷⁵ vgl. HEISERICH; HELBIG; ULLMANN, 2011, S. 337

¹⁷⁶ vgl. GUDEHUS, 2010, S. 54

¹⁷⁷ vgl. GUDEHUS, 2010, S. 54

Die physischen Objekte selbst besitzen keine Informationen über Transportwege, Zielorte oder Termine. Sie werden diesen aber entsprechend zugeordnet. Somit werden bspw. Standort- und Statusinformationen ausgewertet und eventuelle Störungen oder notwendige Optimierungsvorgänge¹⁷⁸ erkannt. Dauerhafte Informationsübertragungen über den Ablauf der Güterbewegungen beeinflussen die Transport-, Umschlag- und Lagerprozesse während der Beschaffung, der Produktion, der Distribution und der Entsorgung¹⁷⁹ von Gütern. Ein intensiver Austausch von Daten über zeitkritische Lieferungen oder andere mögliche Störungen schaffen die Voraussetzung dafür, dass sich der Versender, der Dienstleister und der Empfänger in ihren Entscheidungen auf die jeweiligen Situationen einstellen können.¹⁸⁰

¹⁷⁸ Beispiel: Kühne + Nagel ist ein weltweit führendes Speditions- und Logistikunternehmen und bietet den Service „KN Login“ an. KN Login ermöglicht den Zugriff auf alle relevanten Daten entlang der gesamten Lieferkette. Ziel dabei ist die Optimierung von Logistikprozessen u. a. durch ein webbasiertes Dokumentenhandling sowie Bestands- und Informationsmanagement. Kunde und Dienstleister können durch Bestell- oder Artikelnummern in Echtzeit auf die Transportinformationen zugreifen, gezielt nach Abweichungen suchen und direkt in Kontakt treten. Hinzu kommen zahlreiche andere Features, wie kundenspezifisches Reporting, Monitoring oder kundenspezifische Bedarfsvorhersagen (vgl. online: KUEHNE + NAGEL INC, 2016 (13.08.2016)). Solche Systeme sind ein Grundstein für ein transparentes und flexibles Arbeiten, um als Dienstleister den heutigen Kundenanforderungen zu entsprechen. Die Informationstechnologie bietet inzwischen sehr viele Möglichkeiten (vgl. Kapitel 5).

¹⁷⁹ vgl. Kapitel 4 und Kapitel 7

¹⁸⁰ vgl. HEISERICH; HELBIG; ULLMANN, 2011, S. 338-339

4 Logistische Funktionen

4.1 Funktionelle Abgrenzung der Logistik

Eine mögliche und geläufige Unterscheidung der Logistik richtet sich nach den verschiedenen Phasen eines Güterflusses vom Beschaffungsmarkt zum Absatzmarkt und zurück¹⁸¹. In der Literatur sind diese Phasen häufig als „betriebswirtschaftliche Funktionen“ zu finden¹⁸².

Die erste Phase zeichnet sich dadurch aus, dass Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe¹⁸³ sowie Ersatzteile vom Lieferanten an das Beschaffungslager eines Industrieunternehmens verbracht werden. Zwischen Beschaffungslager und Produktionsstätte besteht entweder ein direkter Güterfluss oder es ist ein Zulieferungslager zwischengeschaltet. Die bedarfsgerechte Materialversorgung der Unternehmen durch Zulieferer wird als Beschaffungslogistik definiert.¹⁸⁴

Die Produktionslogistik beschreibt den Produktionsprozess innerhalb eines Werks, wobei Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe zu Halb- und Fertigfabrikaten¹⁸⁵ verarbeitet werden. Diese zweite Güterflussphase stellt eine Verknüpfung zwischen der Beschaffungslogistik und Distributionslogistik her.¹⁸⁶ Die beiden oben genannten Phasen der Beschaffungslogistik und Produktionslogistik fasst PFOHL als „Materiallogistik“ zusammen¹⁸⁷.

Während der dritten Phase werden Fertig- bzw. Halbfabrikate hin zum Absatzlager des Produktionswerks oder über regionale Absatzlager an den Kunden am Absatzmarkt bewegt. Auch in diesem Fall ist eine direkte Belieferung der Kunden denkbar. Die Gesamtheit der in dieser Phase ablaufenden Prozesse wird als Distributionslogistik zusammengefasst.¹⁸⁸

Die letzte Phase zeichnet sich durch eine umgekehrte Flussrichtung aus. Damit übernimmt die hier eingreifende Entsorgungslogistik eine Querschnittsfunktion, da das Augenmerk auf der Behandlung und dem Transport von Rückständen aus den ersten drei Phasen des Güterstroms liegt.¹⁸⁹ Aufgrund des wachsenden Umweltbewusstseins

¹⁸¹ vgl. PFOHL, 2010, S. 16

¹⁸² Beschaffung, Produktion, Absatz und Entsorgung gelten als betriebliche Funktionen, die durch logistische Funktionen im Güterfluss ergänzt werden (vgl. HUTH, 2012, S. 47 und vgl. PFOHL, 2010, S. 16 ff.).

¹⁸³ Definitionen zu den Begrifflichkeiten „Rohstoff“ und „Betriebsmittel“ befinden sich in Kapitel 7 (vgl. Kapitel 7).

¹⁸⁴ vgl. PFOHL, 2010, S. 17

¹⁸⁵ Eine Definition zur Begrifflichkeit „Halbfabrikat“ befindet sich in Kapitel 7 (vgl. Kapitel 7).

¹⁸⁶ vgl. PFOHL, 2010, S. 17

¹⁸⁷ vgl. PFOHL, 2010, S. 17

¹⁸⁸ vgl. PFOHL, 2010, S. 17

¹⁸⁹ vgl. PFOHL, 2010, S. 17

rückt eine sachgerechte Entsorgung von Produktionsabfällen und Altprodukten immer weiter in den Vordergrund und stärkt die Entsorgungslogistik in allen Bereichen¹⁹⁰.

Alle vier Phasen werden ganzheitlich unter dem Begriff „Unternehmenslogistik“ festgelegt. BRANDENBURG deklariert die Unternehmenslogistik als Beherrschung aller unternehmensbezogenen Güterströme¹⁹¹. Die einzelnen Teilbereiche werden durch Lagerungsprozesse¹⁹² als Hilfsmittel zur Zeitüberbrückung ergänzt¹⁹³.

Eine zusammenfassende Darstellung soll die Abbildung 3 am Beispiel eines Industrieunternehmens geben. Es ist jedoch zu beachten, dass nicht jede einzelne Phase in jedem Unternehmen vertreten ist. Ein Industrieunternehmen weist sämtliche logistische Teilsysteme auf, während Handelsunternehmen ohne die Produktionslogistik auskommen. Dagegen besteht der Güterfluss von Dienstleistungsunternehmen lediglich aus Betriebsstoffen, wonach tatsächlich nur die Beschaffungslogistik vorhanden ist.¹⁹⁴

Insgesamt ist festzuhalten, dass die Logistik in der Unternehmensorganisation immer individuell und sinnvoll integriert werden muss. Es gibt kein standardisiertes Konzept. Jede Implementierung erfolgt unternehmensspezifisch und wird regelmäßig und fortlaufend an aktuelle Rahmenbedingungen angepasst.¹⁹⁵

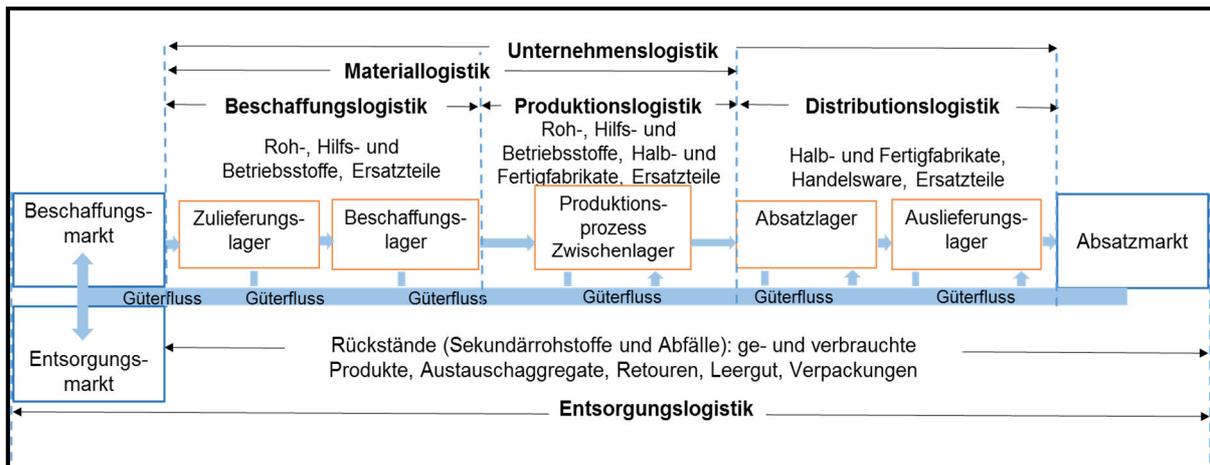


Abbildung 3 Funktionelle Abgrenzung von Logistiksystemen nach den Phasen des Güterflusses (eigene Darstellung in Anlehnung an PFOHL, 2010, S. 19)

¹⁹⁰ vgl. VOTH; HESSE, 2015, S. 436

¹⁹¹ vgl. BRANDENBURG, 2008, S. 549

¹⁹² Lagerprozesse gelten ebenso als Lagerlogistik. Erläuterungen hierzu befinden sich in Kapitel 3 und Kapitel 7 (vgl. Kapitel 3.4 und Kapitel 7)

¹⁹³ vgl. VOTH; HESSE, 2015, S. 436

¹⁹⁴ vgl. PFOHL, 2010, S. 17

¹⁹⁵ vgl. BENZ, 2009, S. 13-14

4.2 Beschaffungslogistik

Die Aufgabe der Beschaffung ist es, Unternehmen mit Bedarfsgütern¹⁹⁶ zu versorgen, die sie nicht selbstständig produzieren können. Für die Durchführung der geplanten betrieblichen Leistungsprozesse ist es notwendig, Einsatzgüter und Dienstleistungen physisch verfügbar zu machen. Die Beschaffungslogistik wirkt sich auf die Leistungsfähigkeit der gesamten Logistik aus, da sie sich mit allen Tätigkeiten in Verbindung mit dem Materialfluss vom Beschaffungsmarkt zum Eingangslager bzw. direkt zur Produktion befasst und somit am Anfang der logistischen Kette steht.¹⁹⁷

Die ABC-¹⁹⁸ und XYZ-Analyse¹⁹⁹ dienen als methodisches Instrument bei der Beschaffungslogistik. Hierbei werden die vorhandenen oder notwendigen Materialien nach ihrem Wert bzw. nach ihrer Verbrauchsstruktur klassifiziert. Aus den Ergebnissen dieser Analysen werden bestimmte Maßnahmen und Strategien für die Beschaffung abgeleitet. Ziel dabei ist es, ein Bereitstellungsprinzip mit möglichst geringen Kosten zu ermitteln.²⁰⁰

4.3 Produktionslogistik

Die Herstellung von Produkten betreffende Tätigkeiten und Vorgänge werden als Produktion zusammengefasst. Hinsichtlich dessen werden aus einfachen oder komplexen Einsatzgütern²⁰¹ über diverse Wertschöpfungsstufen Ausbringungsgüter²⁰² erschaffen. Diesbezüglich spricht man von einem Wertschöpfungsprozess, bei dem die Planung, Steuerung und Kontrolle aller betrieblichen Güterbestände und -bewegungen vom Rohmateriallager²⁰³ über die Stufen des Fertigungsprozesses bis hin zum Fertigwarenlager im Vordergrund stehen.²⁰⁴

Die Produktionslogistik hat zwei Funktionen zu erfüllen. Zum einen muss eine materialflussgerechte Fabrikstruktur geschaffen werden, um das entwickelte Fertigungsprinzip durchsetzen zu können. Dazu gehören die Bestimmung der Anzahl der Fertigungsstufen, die Anordnung der Maschinen im Betrieb²⁰⁵, die Ermittlung von Anzahl und

¹⁹⁶ vgl. Kapitel 2.4

¹⁹⁷ vgl. BENZ, 2009, S. 15-16

¹⁹⁸ Eine Definition zur Begrifflichkeit „ABC-Analyse“ befindet sich in Kapitel 7 (vgl. Kapitel 7).

¹⁹⁹ Die XYZ-Analyse ist ein Klassifizierungsverfahren für die optimale Berechnung von Material- und Lagerbeständen anhand des voraussichtlichen Bedarfsverlaufs eines Gutes. Dabei sind X-Produkte Materialien mit hoher Vorhersagegenauigkeit, Y-Produkte Materialien mit mittlerer Prognosegüte und Z-Produkte Materialien mit geringerer Vorhersagegenauigkeit (vgl. WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 265).

²⁰⁰ vgl. BENZ, 2009, S. 16-18

²⁰¹ auch als Input bezeichnet

²⁰² auch als Output bezeichnet

²⁰³ also: die Beschaffung (vgl. Kapitel 4.2)

²⁰⁴ vgl. BENZ, 2009, S. 20

²⁰⁵ Beispiel: Layout

Lage von Lagerflächen für Vor-, Zwischen- und Endprodukten, die Festlegung von Kapazitäten für Transport-, Umgruppierungs- und Lagereinrichtungen sowie die Entwicklung von Konzepten für den innerbetrieblichen Materialfluss.²⁰⁶

Zum anderen ist es erforderlich, die Materialflüsse mengen- und termingerecht zwischen den Produktionsstätten auf Grundlage von prognostizierten und tatsächlichen Kundenaufträgen aufeinander abzustimmen²⁰⁷.

Moderne Fertigungsprinzipien beabsichtigen eine Materialflussoptimierung, bei der die Produktion auf Abruf basiert²⁰⁸. Die zu bearbeitenden Teile werden erst kurz vor ihrem Einsatz bereitgestellt. Demzufolge ist keine zusätzliche Lagerung notwendig.²⁰⁹

4.4 Distributionslogistik

Die Aufgabe der Distribution ist es, das Unternehmen mit dem Kunden zu vernetzen und dabei die Verfügungsmacht der materiellen sowie immateriellen Güter vom Produzenten auf den Kunden bzw. Käufer übergehen zu lassen. Dies erfordert ein Zusammenspiel von akquisitorischen²¹⁰ und logistischen Tätigkeiten. Während bei der Akquise rechtliche, ökonomische, informatorische und soziale Beziehungen zwischen den Beteiligten an der Distribution aufgebaut werden, beinhaltet die Distributionslogistik den Ausgleich von räumlichen, mengenmäßigen und zeitlichen Differenzen in Bezug auf Angebot und Nachfrage der Unternehmensprodukte.²¹¹

Die räumliche Distanz kann durch Transportmittel überwunden werden. Durch Lagerung findet ein Zeit- und Mengenausgleich statt. Genauso werden Sortimente eingelagert, die häufig in verschiedenen unternehmenseigenen und fremden Produktionsstätten gefertigt werden.²¹²

Insgesamt zeichnet sich die Distributionslogistik vor allem durch Lager- und Transportvorgänge, aber auch Kommissionierung und Verpackung²¹³, aus. Hinzu kommt die zentrale Frage nach der Festlegung der Anzahl und Lage der Fertigwarenlager.²¹⁴

²⁰⁶ vgl. BENZ, 2009, S. 20

²⁰⁷ vgl. BENZ, 2009, S. 20

²⁰⁸ Beispiel: Kanban-System; Eine Definition der Begrifflichkeit „Kanban“ befindet sich in Kapitel 7 (vgl. Kapitel 7).

²⁰⁹ vgl. BENZ, 2009, S. 21

²¹⁰ Eine Definition der Begrifflichkeit „Akquisition“ bzw. „Akquise“ befindet sich in Kapitel 7 (vgl. Kapitel 7).

²¹¹ vgl. BENZ, 2009, S. 21

²¹² vgl. BENZ, 2009, S. 21

²¹³ Lager, Transport, Kommissionierung und Verpackung sind Thema in Kapitel 3 (vgl. Kapitel 3.2, 3.4, 3.5.1, 3.5.2)

²¹⁴ vgl. BENZ, 2009, S. 21

4.5 Entsorgungslogistik

Die heutige Kreislaufwirtschaft²¹⁵ hat zum Ziel, den Verbrauch von Ressourcen zu reduzieren und Sekundärrohstoffe zunehmend zu nutzen. Die Hauptleistungen der Entsorgungslogistik entsprechen im Wesentlichen denen der anderen Logistikbereiche. Sie bezieht sich jedoch auf die Anwendung der Logistikkonzeption auf Abfälle²¹⁶. Infolgedessen ist die Richtung der Materialflüsse denen im Versorgungsbereich entgegengesetzt, wie es in Abbildung 4 zu sehen ist.²¹⁷

Für die Gestaltung der Entsorgung und damit auch der Entsorgungslogistik sind vor allem folgende vier Formen des Recyclings²¹⁸ bedeutend: die Wiederverwendung eines Produkts²¹⁹, die Weiterverwendung eines Produkts²²⁰, die Wiederverwertung²²¹ und die Weiterverwertung eines Produkts²²². In diesem Zusammenhang liegen die Tätigkeiten in der Entsorgungslogistik insbesondere in der Sammlung und Trennung.²²³ Dies hat zum Ziel, dass die Sortenreinheit der Rückstände gewährleistet wird²²⁴. Somit lässt sich die Entsorgungslogistik in weitere Aufgabentypen untergliedern, nämlich die Rückführungs- und die Aufbereitungslogistik²²⁵.

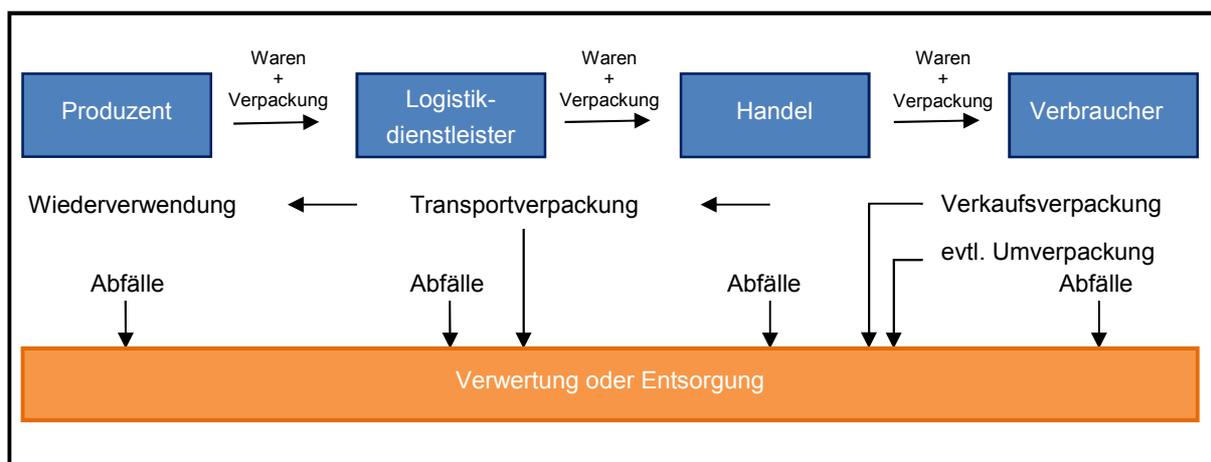


Abbildung 4 Kreislaufwirtschaft
(VOTH, 2008, S. 414)

²¹⁵ Eine Definition zur Begrifflichkeit „Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetz“ befindet sich in Kapitel 7 (vgl. Kapitel 7).

²¹⁶ Eine Definition zur Begrifflichkeit „Abfallstoff“ befindet sich in Kapitel 7 (vgl. Kapitel 7).

²¹⁷ vgl. HUTH, 2012, S. 96

²¹⁸ Eine Definition zur Begrifflichkeit „Recycling“ befindet sich in Kapitel 7 (vgl. Kapitel 7).

²¹⁹ Wiederverwendung: für denselben Verwendungszweck ohne Veränderung

²²⁰ Weiterverwendung: für einen anderen Verwendungszweck ohne Modifikation

²²¹ Wiederverwertung: für denselben Verwendungszweck nach Auflösen der Produktgestalt

²²² Weiterverwertung: nach einer Umgestaltung für einen anderen Verwendungszweck

²²³ vgl. HUTH, 2012, S. 97

²²⁴ vgl. BENZ, 2009, S. 26-27

²²⁵ vgl. HUTH, 2012, S. 97; Eine weitere Betrachtung hinsichtlich der Rückführungs- und Aufbereitungslogistik und deren Prozesse im Einzelnen wird in dieser Arbeit nicht vorgenommen. Informationen hierzu vgl. HUTH, 2012, S. 96-98.

5 Supply Chain Management als Summe aller Prozesse und Funktionen

Die Komplexität aller Prozesse und Funktionen²²⁶ entlang der Wertschöpfungskette, einhergehend mit den sich verändernden Anforderungen und Rahmenbedingungen²²⁷ am Markt, verlangte eine ganzheitliche Umgestaltung, um eine Intransparenz während der gesamten Kette zu vermeiden. Es sollte eine Reorganisation der Logistikkette stattfinden, wobei als Ziel die Aufdeckung von Verbesserungspotenzialen²²⁸ galt. In den 1980er Jahren etablierte sich der Begriff des Supply Chain Managements²²⁹ in den USA. Er bezeichnet ein breites Spektrum an Ansätzen, Konzepten und Strategien, um alle betrieblichen Bereiche vom Einkauf bis zum Vertrieb zu optimieren. Dabei können diese die gesamte Kette umfassen oder sich nur auf einen Teilbereich beziehen.²³⁰

Die Idee des SCM stellt eine Managementphilosophie dar, die eine prozessoptimierte Integration der Aktivitäten der an der Wertschöpfungskette beteiligten Akteure²³¹ auf eine unternehmensübergreifende Planung, Steuerung, Verwaltung und Kontrolle der Informations- und Materialflüsse zur Kosten-, Zeit- und Qualitätsoptimierung impliziert²³². Infolgedessen werden Wirkungszusammenhänge zwischen den verschiedenen Akteuren einer Supply Chain betrachtet. HÖLSER argumentiert, dass nur mit ressortübergreifender Teamarbeit Erfolge erreicht werden könnten, was sich jedoch als anspruchsvolle Zielsetzung erweise²³³. Zwischen den betrieblichen Teilsystemen Beschaffung, Produktion und Distribution herrschen Interessenskonflikte. Ein effizientes SCM erfordert einen Gedankenwechsel aller Akteure. Entgegen der Planung einzelner Funktionsbereiche rückt nun die Planung der gesamten Wertschöpfungskette in den Vordergrund. Dabei werden die Güter- und Informationsströme aller Akteure analysiert und optimiert. Voraussetzung dafür sind moderne Informations- und Kommunikationstechnologien als unternehmensübergreifende Analyse-, Planungs- und Steuerungssysteme. Dazu zählen unter anderem Warenwirtschaftssysteme²³⁴, Supply Chain

²²⁶ vgl. Kapitel 3 und Kapitel 4

²²⁷ vgl. Kapitel 2.6

²²⁸ Beispiele: Serviceleistungen, Kundennutzen, Kostenminimierung, Qualitätsmaximierung, Erhöhung der Transparenz, Senkung der Durchlaufzeiten (vgl. HÖLSER, 2013, S. 346).

²²⁹ kurz: SCM

²³⁰ vgl. ARNOLD, 2008, S. 21

²³¹ vgl. Kapitel 2.5

²³² vgl. BENZ, 2009, S. 155

²³³ vgl. HÖLSER, 2013, S. 345

²³⁴ Ein Warenwirtschaftssystem ist ein computergestütztes Bewirtschaftungssystem in Bezug auf den Warenfluss eines Handelsunternehmens mithilfe von Scannern (vgl. WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 258). Weitere Erläuterungen zu den einzelnen Systemen bieten die Werke BENZ, 2009 sowie HEISERICH; HELBIG; ULLMANN, 2011 und HÖLSER, 2013.

Event Management Systeme²³⁵ oder Advanced Planning and Optimization Systeme^{236, 237} Mithilfe von IT-Lösungen lässt sich außerdem der Grad der Standardisierung und Automatisierung der Prozesse erhöhen, was die Zielerreichung des SCM positiv bedingt²³⁸.

Das SCM-Konzept hat hohe Anforderungen an logistische Dienstleistungsunternehmen. In diesem Sinne versteht sich der Logistiker als ein Systemanbieter, der die Planung, Gestaltung und Steuerung des gesamten Logistiknetzwerks übernimmt. Dabei arbeitet er zusammen mit anderen Dienstleistern²³⁹ unter der Berücksichtigung einen ununterbrochenen Güterfluss und ein kundenorientiertes Dienstleistungspaket zu gewährleisten.²⁴⁰ Er sorgt für ein gleichbleibendes Qualitäts- und Leistungsniveau und stellt ferner eine zentrale Softwareplattform zur Verfügung²⁴¹.

„Eine große Handelskette hat z. B. ein eigenständiges Unternehmen gegründet, das die Versorgung Tausender von Filialen organisiert. Es plant die Versorgungsprozesse der Filialen von den zahlreichen Lieferanten bis unmittelbar zur Belegung der Regale in den Geschäften. Einzelne Frachtführer, Lagerhalter, Sammelgutkooperationen und [...] [KEP-Dienstleister] werden exakt in die logistische Kette eingebunden. Der [...] [Systemanbieter] übernimmt jedoch an keiner Stelle eine Teilfunktion im Ablauf.“²⁴²

SCM in die Praxis umzusetzen, ist mit Hürden verbunden. Alle Beteiligten innerhalb der Lieferkette müssen genau koordiniert werden, wobei in Hinsicht auf die SCM-Plattform auf alle Kundenanforderungen, aber auch auf die Bedürfnisse der Dienstleister eingegangen werden sollte. Die Informationen müssen in Echtzeit fließen und es müssen einheitliche und gemeinsam verstandene Informationscodes verwendet werden. Interpretationsspielraum in der Kommunikation zwischen den Akteuren kann hier zu Missverständnissen und damit zu Brüchen in der Logistikkette führen. Einheitliche

²³⁵ Supply Chain Event Management Systeme sind eine hilfreiche Ergänzung des SCM. Damit werden Prozesse in der Lieferkette elektronisch überwacht, simuliert, gesteuert und bewertet. Weiterhin sind Sendungsverfolgungen möglich (vgl. BENZ, 2009, S. 157). Weitere Erläuterungen zu den einzelnen Systemen bieten die Werke BENZ, 2009 sowie HEISERICH; HELBIG; ULLMANN, 2011 und HÖLSER, 2013.

²³⁶ Bei dem Advanced Planning and Optimization System handelt es sich um eine unternehmensübergreifende Planungssoftware zur Erstellung und Übermittlung von detaillierten Ausführungsplänen (vgl. BENZ, 2009, S. 156). Weitere Erläuterungen zu den einzelnen Systemen bieten die Werke BENZ, 2009 sowie HEISERICH; HELBIG; ULLMANN, 2011 und HÖLSER, 2013.

²³⁷ vgl. BENZ, 2009, S. 156

²³⁸ vgl. HÖLSER, 2013, S. 354; HÖLSER erklärt außerdem die grundlegende wirtschaftliche Bedeutung von IT-Systemen in der Logistik (vgl. HÖLSER, 2013, S. 354-387).

²³⁹ Beispiele: Frachtführer, Lagerhalter, Sammelgutkooperationen, KEP-Dienstleister

²⁴⁰ vgl. BENZ, 2009, S. 156-157

²⁴¹ vgl. VOTH; HESSE, 2015, S. 434

²⁴² VOTH; HESSE, 2015, S. 434

Daten und eine fassbare Sprache lassen das Gesamtsystem folglich erst funktionieren.²⁴³ Sprachliche und kommunikative Aspekte der Logistik werden in den nachfolgenden Kapiteln unter verschiedenen Gesichtspunkten analysiert.

²⁴³ vgl. SCHICK, 2009, S. 242-243

6 Die Fachsprache der Logistik

6.1 Merkmale der logistischen Fachsprache

Die Fachsprache der Logistik führt die Logistik und die Linguistik²⁴⁴ zusammen. Sie vereinigt die Sprachwissenschaften, die Kommunikationswissenschaften und die Wirtschaftswissenschaften und übernimmt demzufolge eine Querschnittsfunktion.²⁴⁵

Logistiksprache dient in erster Linie der effektiven Verständigung hinsichtlich der Fachgebiete und Aufgabenbereiche der Logistik²⁴⁶. Die Komplexität der Logistik²⁴⁷ spiegelt sich ebenso in der Begriffsvielfalt wider²⁴⁸. Aus diesem Grund besitzt die logistische Fachsprache über einen umfassenden, mehrere Teilbereiche betreffenden und wissenschaftsübergreifenden Wortschatz²⁴⁹.

Gemäß der Norm DIN²⁵⁰ 2342 (2011) ist eine Fachsprache, der „Bereich einer Sprache, der auf eindeutige und widerspruchsfreie Kommunikation in einem Fachgebiet gerichtet ist und dessen Funktionieren durch eine festgelegte Terminologie entscheidend unterstützt wird“.²⁵¹ Aus dieser Definition geht hervor, dass jede Fachsprache²⁵² einen anderweitigen Charakter aufweist und damit einen spezifischen terminologischen Fachwortschatz hervorbringt. Im Rahmen der hier zu untersuchenden Logistikfachsprache ist die Terminologie durch Begrifflichkeiten aller berufsspezifischen Sachbereiche und Tätigkeitsfelder²⁵³ der Logistik geprägt. Eine Sammlung von logistischen Termini stellen Fachwörterbücher, Glossare und Online-Datenbanken dar²⁵⁴.

Die globale Entwicklung des logistischen Wirtschaftszweigs hinterließ und hinterlässt auch weiterhin Spuren bei der Herausbildung einer eigenen Sprache im Logistikgewerbe. Ein auffälliges Merkmal der Fachsprache der Logistik ist die Verwendung von

²⁴⁴ Linguistik ist eine andere Bezeichnung für die Sprachwissenschaft. Die Sprachwissenschaft untersucht die menschliche Sprache (vgl. DUDEN, 2007, S. 1082).

²⁴⁵ vgl. MOSS, 2009, S. 7

²⁴⁶ vgl. vorherige Kapitel zum fachlichen Teil der Logistik, in dem die Prozesse und Funktionen der Logistik grundlegend erläutert werden.

²⁴⁷ vgl. Kapitel 2 bis Kapitel 5

²⁴⁸ vgl. HÖLSER, 2014, S. 70

²⁴⁹ vgl. DOBOS; ILLÉS-KOVÁCS, 2011, S. 233

²⁵⁰ Abkürzung für Deutsches Institut für Normung e. V.; Das DIN ist ein gemeinnütziger Verein mit Sitz in Berlin. Der Verein setzt sich aus mehreren Normenausschüssen, wie bspw. Bauwesen oder Elektrotechnik, zusammen, in denen Fachleute aus den jeweiligen Fachgebieten arbeiten. Mitarbeiter des DIN arbeiten an einem deutschen Normungswerk und vertreten die Bundesrepublik Deutschland in den europäischen und internationalen Normungsorganisationen (vgl. ARNTZ; PICHT; SCHMITZ, 2014, S. 276-278).

²⁵¹ online: DIN 2342: Begriffe der Terminologielehre. DIN-Normenausschuss Terminologie (NAT), 2016 (16.07.2016)

²⁵² Es gibt nicht die Fachsprache, es existieren unterschiedliche Fachsprachen je nach Fachgebiet (vgl. ARNTZ; PICHT; SCHMITZ, 2014, S. 11).

²⁵³ vgl. Kapitel 2 bis Kapitel 5

²⁵⁴ vgl. Kapitel 6.3

mehrgliedrigen Komposita²⁵⁵: „Lagerprozess“, „Umschlagprozess“, „Transportprozess“, „Beschaffungslogistik“, „Produktionslogistik“, „Distributionslogistik“, „Kreislaufwirtschaftsgesetz“²⁵⁶.

Ein weiteres Charakteristikum der Logistiksprache sind die vorkommenden Anglizismen²⁵⁷. Ein Großteil der Fachwörter entspringt dem englischen Sprachraum²⁵⁸: „Supply Chain Management“, „Lean Production“, „Value Added Services“, „Handling“, „Outsourcing“²⁵⁹.

Selbst wenn entsprechende deutsche Äquivalente für verschiedene Begrifflichkeiten vorhanden sind, werden diese in der Praxis jedoch wenig häufig gebraucht²⁶⁰. Eine solche Präferenz ließe sich damit begründen, da eine Vielzahl an Speditions- und Logistikdienstleistern grenzüberschreitend bzw. international tätig ist²⁶¹.

Diejenigen Wendungen, die keine entsprechenden deutschen Äquivalente vorweisen, können nur mithilfe einer sinngemäßen Darlegung ins Deutsche übersetzt werden²⁶². Folgende Einträge aus dem Glossar²⁶³ sollen als Beispiele dienen:

1. FIFO-Prinzip *n n*; First-In, First-Out (FIFO *Abk*)²⁶⁴: Lagerungsmethode; zuerst eingelagerte Güter werden auch als Erstes wieder ausgelagert; bedeutend in der Lebensmitteldistribution²⁶⁵
2. LIFO-Prinzip *n n*; Last-In, First-Out (LIFO *Abk*)²⁶⁶: Einlagerungsverfahren; die zuletzt eingelagerte Ware wird als Erstes wieder entnommen; dort anzuwenden, wo die Verbrauchsfolge keine Rolle spielt, wie bei Sand, Kies, Kohle oder Erz²⁶⁷

Des Weiteren hat die terminographische Untersuchung²⁶⁸ gezeigt, dass im logistischen Fachwortschatz die Wortart der Substantive dominiert. Gleichermassen überwiegt in der Fachsprache der Logistik der Nominalstil, wie die nachstehenden zwei Beispiele zeigen sollen:

1. „Für die Verkehrsträger Straße und Binnenschifffahrt hat der trimodale Container-Hinterland-Dienstleister bereits eigene Tochtergesellschaften am Start.“²⁶⁹

²⁵⁵ vgl. DOBOS; ILLÉS-KOVÁCS, 2011, S. 233

²⁵⁶ vgl. Kapitel 3 und Kapitel 4

²⁵⁷ vgl. Kapitel 6.2

²⁵⁸ vgl. WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 3

²⁵⁹ vgl. Kapitel 7

²⁶⁰ vgl. DOBOS; ILLÉS-KOVÁCS, 2011, S. 234

²⁶¹ vgl. Kapitel 2.5.5

²⁶² vgl. DOBOS; ILLÉS-KOVÁCS, 2011, S. 234

²⁶³ vgl. Kapitel 7

²⁶⁴ vgl. KIESEL, 2008, S. 466 und vgl. Kapitel 7

²⁶⁵ vgl. WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 76 und vgl. Kapitel 7

²⁶⁶ KIESEL, 2003, S. 542 und vgl. Kapitel 7

²⁶⁷ vgl. WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 144 und vgl. Kapitel 7

²⁶⁸ Bezeichnung für die Ausarbeitung des Glossars

²⁶⁹ KLOTZ, 2016, S. 6

2. „Weniger LKW, mehr Bahn und die Kombination aus beiden soll in Österreich künftig für wirtschaftliches Einsparungspotenzial sorgen - insbesondere auf der letzten Meile und in den Hauptläufen.“²⁷⁰

DOBOS und ILLÉS-KOVÁCS vertreten die Auffassung, dass die Gründe hierfür in der Exaktheit sowie Präzision bezüglich der genauen Informationsvermittlung liegen, um inhaltliche Verwechslungen auszuschließen²⁷¹.

Jedoch steht zu erwarten, dass je präziser eine Fachsprache ist, umso weniger verständlich sind deren Begrifflichkeiten und Bezeichnungen für Außenstehende²⁷². Es stellt sich daher die Frage, ob Kunden, wie Industrie- und Handelsunternehmen, noch in der Lage sind, logistische Fachtexte und Begrifflichkeiten zu verstehen.

In den nachfolgenden Kapiteln werden die einzelnen vorher genannten Problemstellungen genauer untersucht.

6.2 Anglizismen in der Logistik

Die Logistik hat sich vor allem durch die Verflechtung der europäischen Wirtschaftsräume und die wachsende Globalisierung in Industrie und Handel zu einem der bedeutendsten Wirtschaftszweige in Deutschland entwickelt²⁷³. Einhergehend entstanden zahlreiche Fachbegriffe, die nicht nur von Spediteuren oder Logistikspezialisten, sondern auch von Industrie- und Handelskaufleuten verwendet werden. Viele dieser Fachbegriffe entspringen dem englischen Sprachraum^{274, 275} Ausdrücke aus dem Englischen, die in eine andere Sprache übernommen werden, nennt man Anglizismen²⁷⁶. Das Phänomen der Anglizismen ist ein weites Forschungsgebiet und kann in diesem Rahmen nur oberflächlich behandelt werden. Die nachstehende Erörterung soll vordergründig den Einfluss der Internationalisierung und Globalisierung auf die Kommunikation im logistischen Alltagsgeschäft verdeutlichen. Eine Unterscheidung nach Britizismen und Amerikanismen²⁷⁷ wurde dabei nicht vorgenommen, da es für die vorliegende Arbeit keine Relevanz darstellt.

Im Allgemeinen stammt ein Anglizismus aus der englischen Sprache und besitzt englischsprachige Merkmale. Dabei wird zwischen direkten Übernahmen und Begriffen

²⁷⁰ HENNING, 2016, S. 7

²⁷¹ vgl. DOBOS; ILLÉS-KOVÁCS, 2011, S. 234

²⁷² vgl. ARNTZ; PICHT; SCHMITZ, 2014, S. 23

²⁷³ vgl. Kapitel 2

²⁷⁴ Beispiele: Kanada, USA, Großbritannien

²⁷⁵ vgl. WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 3

²⁷⁶ vgl. KOVTUN, 2000, S. 20

²⁷⁷ Ausdrücke aus dem Britischen bzw. Amerikanischen

mit einer teilweise veränderten Form oder Bedeutung unterschieden²⁷⁸. Die Etymologie des Wortes selbst spielt hierbei keine Rolle. Liegt der Ursprung eines Wortes also in einer anderen Sprache, wurde aber durch das Englische in der deutschen Fachsprache verbreitet, wird dieses im Folgenden als Anglizismus betrachtet²⁷⁹.

Der Begriff „Anglizismus“ wird in drei Anglizismen-Typen²⁸⁰ unterteilt. Allgemein übliche und bekannte Ausdrücke, die sich in ihrer Aussprache und Orthografie vom Deutschen unterscheiden, werden als „konventionelle Anglizismen“ bezeichnet. Hierzu zählen bspw. „Computer“, „Manager“, „Job“.²⁸¹

„Anglizismen im Konventionalisierungsprozess“ sind im Gegensatz zum ersten Typus für viele Deutsche unbekannt. Begriffe dieser Kategorie kommen jedoch in den Medien häufig vor, mit dem Ziel, diese Ausdrücke in gängige Wörter im deutschen Sprachraum umzuwandeln.²⁸² Anführen kann man hier eine Vielzahl von englischen Worten, die im Deutschen nicht üblich sind: „factory“ – „Fabrik“, „treatment“ – „Behandlung“²⁸³.

Zur dritten Gruppe der Anglizismen gehören Zitatwörter und Eigennamen, wie z. B. „High School“ oder „US-Army“²⁸⁴.

Die Bezeichnungen „Fremdwörter“ und „Lehnwörter“ sind weitere Möglichkeiten, Anglizismen gruppieren oder beschreiben zu können. Sie kennzeichnen den Grad der Eindeutschung.²⁸⁵

Abgesehen davon, dass Anglizismen nach der deutschen Rechtschreibung mit einem großen Anfangsbuchstaben geschrieben werden, definiert YANG Fremdwörter als „Lexeme oder Lexemverbindungen, die aus einer Fremdsprache übernommen und im Deutschen ohne phonologische, orthographische, morphologische und semantische Veränderung gebraucht werden und deren fremde Herkunft sich deutlich und leicht erkennen lässt [...]“²⁸⁶, wie z. B. „Outsourcing“, „Management“, „Handling“, „Carrier“, „Consignee“ und zahlreiche andere Beispiele²⁸⁷.

²⁷⁸ vgl. KOVTUN, 2000, S. 20

²⁷⁹ vgl. BURMASOVA, 2010, S. 33-34

²⁸⁰ Es gibt verschiedene Betrachtungsweisen in Bezug auf die Kriterien der Anglizität. Ebenfalls werden die Klassifikationen und deren Bezeichnungen unterschiedlichst dargestellt. BURMASOVA geht auf einige dieser Sichtweisen bewertend ein (vgl. BORMASOVA, 2010, S. 17-140). Für dieses Kapitel soll eine einfache Kategorisierung, die von YANG vorgenommen wurde, aber auch allgemeingültig zulässig ist, ausreichen (vgl. YANG, 1990, S. 9-11).

²⁸¹ vgl. YANG, 1990, S. 9

²⁸² vgl. YANG, 1990, S. 9

²⁸³ vgl. online: LEO GmbH, 2016 (29.07.2016)

²⁸⁴ vgl. YANG, 1990, S. 9

²⁸⁵ vgl. YANG, 1990, S. 11

²⁸⁶ YANG, 1990, S. 11

²⁸⁷ Die Begrifflichkeiten „Outsourcing“, „Management“, „Handling“, „Carrier“, „Consignee“ u. a. werden in Kapitel 7 definiert (vgl. Kapitel 7).

Ein Lehnwort ist ebenfalls ein aus einer Fremdsprache übernommenes Wort. Dieses wurde aber phonologisch, orthographisch und morphologisch sowie semantisch der deutschen Sprache angepasst.²⁸⁸ Die englische Bezeichnung kann in diesem Fall als Vorbild dienen, ist jedoch in der deutschen Nachbildung nicht mehr erkennbar²⁸⁹: „Wolkenkratzer“ – „skyscraper“²⁹⁰. Im Gegensatz dazu gibt es Lehnwörter aus dem Englischen, die sich als solches zu erkennen geben, da sie nur geringfügig verändert wurden²⁹¹. Beispiele hierfür sind die Substantive „Telematik“ – „telematics“²⁹² und „Zigaretten“ – „cigarettes“²⁹³, die Verben „leasen“ – „to lease“²⁹⁴ und „managen“ – „to manage“²⁹⁵ oder Komposita wie „Online-Dienst“²⁹⁶ und „Qualitätsmanagement“²⁹⁷.

6.3 Bisherige Logistikklassare und –wörterbücher

Bereits in den 1980er Jahren begannen die ersten Terminologieforschungen innerhalb der logistischen Fachgemeinschaft. Vor dem Hintergrund der wachsenden inhaltlichen Komplexität der Logistik entstand die Notwendigkeit von fachspezifischen Glossaren, Wörterbüchern und Lexika. Eines dieser Werke ist das *Neunsprachige Fachwörterverzeichnis auf dem Gebiet der Fachbereiche Hebe- und Fördertechnik, der Palettisierung, des Containertransportsystems sowie Lager- und Verpackungswesens*. Dieses hat beinahe 1.200 Fachbegriffe in englischer, deutscher, polnischer, tschechischer, bulgarischer, ungarischer, rumänischer und russischer Sprache vorzuweisen. Knapp zehn Jahre später wurden vermehrt Wörterbücher deutscher Logistikwissenschaftler publiziert.²⁹⁸

1990 wurde die erste Auflage des *Fachwörterbuches der Logistik und Supply Chain Management: Deutsch-Englisch* von Jens Kiesel mit circa 4.000 Begrifflichkeiten in beiden Sprachen herausgegeben. In regelmäßigen Abständen erschienen seitdem überarbeitete Auflagen mit weiteren Fachausdrücken, Synonymen, Definitionen und Erläuterungen. Das Werk von 2008 ist bereits die 15. Auflage und umfasst rund 14.200 Einträge.²⁹⁹

²⁸⁸ vgl. YANG, 1990, S. 11

²⁸⁹ vgl. BURMASOVA, 2010, S. 45

²⁹⁰ vgl. online: LEO GmbH, 2016 (29.07.2016)

²⁹¹ vgl. BURMASOVA, 2010, S. 45

²⁹² vgl. BURMASOVA, 2010, S. 101

²⁹³ vgl. BURMASOVA, 2010, S. 38

²⁹⁴ vgl. BURMASOVA, 2010, S. 102

²⁹⁵ vgl. BURMASOVA, 2010, S. 102

²⁹⁶ vgl. BURMASOVA, 2010, S. 108

²⁹⁷ vgl. Kapitel 7, S. 63 und S. 89; Die Begrifflichkeit „Qualitätsmanagement“ wird ebenso in Kapitel 7 definiert (vgl. Kapitel 7).

²⁹⁸ vgl. KEIDEL; BORCHERT; JANIAC, 2013, S. 2-4

²⁹⁹ vgl. KIESEL, 2008, S. 4-8

Das im Jahr 2001 erschienene Wörterbuch von Walter Benz im Sprachenpaar Deutsch-Englisch/Englisch-Deutsch deckt ein Spektrum von ungefähr 90.000 Einträgen ab, beinhaltet Wortverbindungen und Redewendungen sowie Abkürzungen, Maße und Gewichte³⁰⁰.

Eine ebenso umfangreiche Arbeit bietet die Sammlung *Logistik-Wörterbuch. Dictionary of Logistics: Deutsch-Englisch/Englisch-Deutsch. German-English/English-German* von Vanessa Scott-Sabic³⁰¹.

Ein weiteres Nachschlagewerk folgte 2006 von Ludwig Merz und Ulrich Neubauer mit reichlichem Zusatzmaterial. So umfasst das *Langenscheidt Praxiswörterbuch Logistik Englisch: Englisch-Deutsch/Deutsch-Englisch* nicht nur 6.300 Fachbegriffe, sondern bietet außerdem ausreichend Informationsmaterial in Bezug auf Gefahrgutklassen³⁰², Containertypen, Container- und Frachtumschlag der weltweit größten See- und Frachtflughäfen sowie Incoterms 2000³⁰³. Seitdem entstehen kontinuierlich weitere Werke.³⁰⁴

Erwähnenswert sind die Publikationen der letzten Jahre von den Verlagen *BildungswerkEINS*³⁰⁵ und *Springer Gabler*³⁰⁶, bei denen Experten und Expertinnen aus Wissenschaft und Unternehmenspraxis daran arbeiteten, das Stichwortverzeichnis, aber auch Beiträge zu Schwerpunktthemen zu erweitern.

Weiterhin bietet das Internet inzwischen zahlreiche Datenbanken als Orientierungshilfen und Nachschlagemöglichkeiten, wie bspw. die Online-Enzyklopädie *Wikilogistics*³⁰⁷ oder aber die Online-Datenbank *Logistik-Wörterbuch*³⁰⁸. Aufgrund des dynamischen Logistikmarktes ist zu erwarten, dass Erweiterungen der Datenbanken und aktuellere Nachschlagewerke entstehen werden, um den Bedarf an logistischem Know-How zu decken.

³⁰⁰ vgl. KEIDEL; BORCHERT; JANIAC, 2013, S. 2-4

³⁰¹ vgl. SCOTT-SABIC, 2005

³⁰² Eine Definition zur Begrifflichkeit „Gefahrgut“ befindet sich in Kapitel 7 (vgl. Kapitel 7).

³⁰³ Der Begriff „Incoterms“ ist eine Abkürzung für International Commercial Terms. Die neueste Fassung sind die Incoterms 2010. Incoterms sind standardisierte internationale Handelsklauseln für Kaufverträge. Sie gelten rechtlich wie Allgemeine Geschäftsbedingungen und regeln vor allem Kosten- und Gefahrenübergänge. In Verträgen muss ausdrücklich darauf Bezug genommen werden. Incoterms werden von der Internationalen Handelskammer (ICC) in Paris aufgestellt und sind ein urheberrechtlich geschütztes Werk (vgl. WOITSHÜTZKE, 2013, S. 111-114).

³⁰⁴ vgl. KEIDEL; BORCHERT; JANIAC, 2013, S. 2-4

³⁰⁵ vgl. WOITSHÜTZKE, 2013

³⁰⁶ vgl. BICHLER; KROHN; PHILIPPI, 2005

³⁰⁷ vgl. online: Lernpower GmbH, 2016 (28.07.2016)

³⁰⁸ vgl. online: logistik jobs GmbH, 2013 (28.07.2016)

6.4 Wirtschaftssprache

Durch ihre Vielschichtigkeit ist die Wirtschaftssprache schwer zu definieren. Unter dem Begriff „Wirtschaftssprache“ lassen sich auch andere Bezeichnungen, wie „Kaufmannssprache“, „Handelssprache“ oder „Fachsprache der Ökonomie“, finden. Im Allgemeinen ist sie die Sprache unter Fachleuten im wirtschaftlichen Sektor und besitzt den Status einer Fachsprache. Die Bezeichnung „Wirtschaftssprache“ dient als Oberbegriff für Fachsprachen im wirtschaftlichen Bereich.³⁰⁹

Sie findet Anwendung bei Personengruppen mit unterschiedlicher Vorbildung sowie verschiedenen Tätigkeiten und Kommunikationszielen in einem bestimmten Umfeld. Das kann sowohl im Beruf als auch in der Ausbildung bzw. im Studium sein.³¹⁰

Oft beschreibt man in der Fachsprachenforschung die wirtschaftliche Fachsprache anhand einer vertikalen und horizontalen Gliederung, wobei die Horizontale den Kommunikationsbereich eingrenzt und die Vertikale eine Einteilung der Abstraktionsstufe unternimmt.³¹¹

Ersteres bedeutet, dass sich je nach Textsorte auch die Kommunikationspartner und damit auch die Anwendung von Theoriesprache, Berufssprache oder fachbezogene Umgangssprache unterscheiden, z. B. lassen sich in der Berufssprache Geschäftsberichte, Verträge und Bilanzen nennen. Nutzer der Wirtschaftssprache finden sich diesbezüglich im operativen Management oder Fachjournalismus. Aber Wirtschaftssprache kann auch über die Grenzen von wirtschaftlichen Institutionen und Wirtschaftstheorien hinausgelangen und ist ebenso in der Alltagssprache anzutreffen.³¹²

Letzteres ist vergleichbar mit einem Organigramm eines Unternehmens: Geschäftsleitung, Verwaltung, Finanzen, Absatz, Produktion, Forschung und Entwicklung. Der Sprachgebrauch in all diesen Bereichen findet unabhängig voneinander statt.³¹³

Genauso wie die Logistik unter den Wirtschaftszweigen noch nicht lange besteht, ist die Logistiksprache unter den Wirtschaftssprachen eine der jüngsten Sprachen³¹⁴. Aufgrund von Globalisierung und der stetigen Weiterentwicklungen im Logistikbereich, ist eine zunehmende Veränderung und Erweiterung auch in der Logistiksprache zu erwarten.

³⁰⁹ vgl. KOVTUN, 2000, S. 26

³¹⁰ vgl. KOVTUN, 2000, S. 26

³¹¹ vgl. KOVTUN, 2000, S. 26-27

³¹² vgl. KOVTUN, 2000, S. 26-27

³¹³ vgl. KOVTUN, 2000, S. 26-29

³¹⁴ vgl. Kapitel 2

6.5 Herausforderungen im Bereich der Wirtschaftskommunikation

MOSS kritisiert die schwierige Wechselwirkung zwischen Wirtschaft und Sprache, betont aber die Notwendigkeit Ökonomie und Linguistik in Einklang zu bringen. Die Weiterentwicklung der Wirtschaft sei abhängig von der Kommunikation.³¹⁵

Es ist eine unbestreitbare Tatsache, dass Sprache zwischen Unternehmen und Partnern als auch zwischen Unternehmen und Kunden eine entscheidende Rolle einnimmt. So ist ferner zwischen der Kommunikation unter Fachleuten und der Kommunikation zwischen Fachmann und Nichtfachmann zu unterscheiden³¹⁶.

Die Art und Weise, wie ein Unternehmen sprachlich auftritt, kann Vorteile mit sich bringen, aber auch Missverständnisse generieren. Eine fassbare Sprache kann diesbezüglich ein Schlüssel zum Erfolg des Unternehmens darstellen. Zum gegenteiligen Ergebnis kommen Unternehmen mit einer schlecht eingesetzten Sprache.³¹⁷

Die Unternehmenskommunikation allein im deutschsprachigen Raum steht bereits vor weitreichenden Herausforderungen. ZERFAß und PIWINGER beschreiben ein profundes Wissen, um den Spielregeln einer strategischen Wirtschaftskommunikation gerecht zu werden. Dabei beziehen sie sich auf Unternehmensvorstände, Spezialisten der Marketingabteilungen und Manager, die mit bestimmten Zielgruppen in Kontakt treten und dabei eine genaue Wirkung haben.³¹⁸

Die globalisierte Verflechtung der Logistik verlangt zusätzlich jedoch eine grenzüberschreitende und interkulturelle Kommunikation³¹⁹. Muss ein Sprachmittler³²⁰ hinzugezogen werden, hat dieser eine hohe Verantwortung zu tragen³²¹. Eine übersetzerische Fehlleistung kann schwerwiegende Konsequenzen nach sich ziehen. Existieren Fehler in der Wortwahl aufgrund ungenügender Terminologierecherchen³²², können mitunter erhebliche Wettbewerbsnachteile und finanzielle Verluste entstehen.³²³

³¹⁵ MOSS, 2009, S. 10

³¹⁶ vgl. Kapitel 6.4 zur Erklärung von wirtschaftlichen Textsorten und deren Anwender

³¹⁷ vgl. MOSS, 2009, S. 10-11

³¹⁸ vgl. ZERFAß; PIWINGER, 2014, S. 1-2

³¹⁹ vgl. Kapitel 6.9

³²⁰ Sprachmittler können Übersetzer, Dolmetscher, Lehrer, Journalisten u. a. sein. Sie sind diejenigen, die Werkzeuge wie Wörterbücher, Glossare und Datenbanken für ihre Tätigkeit verwenden (vgl. STOLZE, 2009, S. 1-26).

³²¹ vgl. POHOSYAN, 2003, S. 11

³²² vgl. Kapitel 7.1

³²³ vgl. POHOSYAN, 2003, S. 8

In diesem Zusammenhang sei es unabdingbar, Kommunikationsschwierigkeiten vorzubeugen, argumentiert POHOSYAN³²⁴. Das Verstehen und funktionsgerechte Übertragen von fachlichen Texten setzt Professionalität und Expertenwissen voraus. Eine exakte Terminologie in dem jeweiligen Fachbereich bildet dabei eine Grundlage.³²⁵

6.6 Allgemeine Übersetzungsgrundlagen

Die Übersetzung bzw. Translation ist ein komplexer Vorgang, bei dem eine Vielzahl von Faktoren berücksichtigt werden muss, damit sie gelingt. Wie diese genau umzusetzen ist und wodurch sich ein gutes Translat auszeichnet, kann bislang nicht allgemeingültig definiert werden. Es existieren viele unterschiedliche Auffassungen³²⁶.

„In den verschiedenen Bezeichnungen des Übersetzens als ‚Übertragung‘, ‚Wiedergabe‘, ‚Nachdichtung‘ oder ‚Form der Kommunikation‘ deutet sich schon an, dass die Auffassung von dem, was Übersetzer und Übersetzerinnen seit Jahrhunderten leisten, bis heute nicht einheitlich ist. Die Bezeichnungen für die schriftlich fixierte Übersetzerarbeit und die spontane mündliche Sprachmittlung, die wir heute Dolmetschen nennen, variieren in den verschiedenen Sprachen erheblich, sowohl in der oft exotischen Etymologie als auch in der Verwendung.“³²⁷

Insgesamt sind sich die Experten uneinig, welche Eigenschaften eine gelungene Übersetzung beschreiben. Es gibt keine allgemeingültigen Forschungsansätze, aus welchem Blickwinkel³²⁸ der Konflikt betrachtet werden kann.³²⁹

Die Translationstheorie hat sich in den 1980er Jahren stark transformiert. Bis dahin war die Theorie der Äquivalenz vorherrschend, d. h. eine Wort-für-Wort-Übersetzung.³³⁰ Der deutsche Translationswissenschaftler Hans J. Vermeer war einer derjenigen, der eine neue Theorie vom Übersetzen in die Wege leitete. Er stellt die Translation als eine Sonderform des kommunikativen Handelns und somit als einen kulturellen Transfer dar. Jedes menschliche Handeln verfolge dabei einen funktionalen Zweck. Insofern geht es nicht länger nur darum, den Ausgangstext so gut wie möglich zu imitieren, sondern die Übersetzungstechnik der jeweiligen Situation anzupassen. Diese funktionale Translationstheorie beruht auf der Skopostheorie nach Katharina

³²⁴ vgl. POHOSYAN, 2003, S. 8-9

³²⁵ vgl. STOLZE, 2009, S. 1-26

³²⁶ STOLZES *Übersetzungstheorien-Eine Einführung* bietet einen Überblick über existierende Übersetzungstheorien wichtiger Wissenschaftler, die teilweise sogar miteinander konkurrieren. STOLZE verdeutlicht verschiedene Herangehensweisen und vergleicht diese miteinander. Als Orientierung für Einsteiger vgl. STOLZE, 2008.

³²⁷ STOLZE, 2008, S. 13

³²⁸ hier: Sprachsystem, Text, Disziplin, Handlung, Übersetzer

³²⁹ vgl. STOLZE, 2008, S. 9-12

³³⁰ vgl. STOLZE, 2008, S. 169-170

Reiß und Hans J. Vermeer. Demnach wird jede Translation vom sogenannten „Skopos“³³¹, nämlich dem Ziel der Übersetzung beeinflusst. Der „Skopos“ hat Bezug auf die gesamte Übersetzerische Arbeit. Dabei sei es durchaus möglich, dass es mehrere „Skopoi“ für einen Text geben kann.³³² Vermeers funktionalistischer Ansatz ist eine der bekanntesten Theorien in der deutschsprachigen Translationswissenschaft³³³.

6.7 Der fachliche Übersetzungsauftrag

Fachlichkeit ist eine Eigenschaft von Texten in Abhängigkeit vom jeweiligen Fachgebiet³³⁴. Die Fachübersetzung verlangt daher eine Ableitung von sinnvollen Sprachentscheidungen die methodische, linguistische und fachliche Problematik betreffend. Der Fachübersetzer nimmt die Rolle eines Botschaftsträgers ein, indem er die fachliche Kommunikation über sprachliche Barrieren hinweg ermöglicht. Der Translator muss demnach nicht nur die Ausgangsprache beachten, sondern ebenso die Textsorte, die Situation und den soziokulturellen Kontext³³⁵ einschätzen können. Zur in Kapitel 6.6 beschriebenen Theorie des Übersetzens kommt nun noch hinzu, dass beim Fachübersetzen praktischerweise verstanden werden muss, welche Bestimmungen gewisse Normen bzw. Termini haben und warum welche Vorgänge auf unterschiedliche Art und Weise definiert und bezeichnet werden.³³⁶ Um terminologische Probleme zu vermeiden und Termini konsequent und äquivalent in der Logistikbranche übermitteln zu können, ist es einerseits wichtig Fachwörterbücher auf ihre Zuverlässigkeit und andererseits die Gebräuchlichkeit der Termini unter Logistikexperten zu prüfen³³⁷.

Das Wissen in Wirtschaft und Technik ist im Laufe der letzten Jahre immens gestiegen und damit auch der Fachwortbestand. Die Menge der zu übersetzenden Texte nimmt kontinuierlich zu. Dabei steigt ebenfalls der Schwierigkeitsgrad. In Kapitel 6.5 wurde bereits erwähnt, dass Kommunikationsprobleme allein innerhalb einer einzigen Sprache auftreten können. Die globale Verflechtung der Logistik erschwert die Kommunikation zwangsläufig, da die Beteiligten unterschiedliche Sprachen sprechen. Umso wichtiger ist es, dass sich der Translator vor dem eigentlichen Übersetzen entsprechend auf die Terminologie des Logistikbereichs vorbereitet, um einen Sprachvergleich anstellen zu können.³³⁸

³³¹ griechisch „skopos“ = Ziel

³³² vgl. STOLZE, 2008, S. 172-173

³³³ vgl. online: BAHADIR, 2015 (20.10.2015)

³³⁴ vgl. Kapitel 6.1

³³⁵ vgl. Kapitel 6.9

³³⁶ vgl. STOLZE, 2009, S. 27-29

³³⁷ vgl. KEGYES, 2010, S. 218-219

³³⁸ ARNTZ; PICHT; SCHMITZ, 2014, S. 1 und S. 112

6.8 Bedeutung der Terminologie

Erst seit Mitte des 19. Jahrhunderts beschäftigen sich Wissenschaftler und Forscher systematisch mit Terminologiefragen. Ein immer intensiv werdender Warenaustausch und ein ständig wachsender Einsatz von technischen Hilfsmitteln machten Normungsmaßnahmen³³⁹ unverzichtbar, um Missverständnisse unter Fachleuten zu vermeiden.³⁴⁰

Die Terminologielehre ist allein am aktuellen Wortschatz interessiert. Sie beschäftigt sich nicht mit sprachhistorischen Fragen. Ein intakter Fachwortschatz ist immer nur vorläufig. Er befindet sich in stetiger Weiterentwicklung in dem Maße, wie Wissenschaft und Forschung voranschreiten.³⁴¹

Die schriftliche und mündliche Fachkommunikation basiert auf Terminologien. Es besteht demnach eine enge Verbindung zwischen Sprach- und Sachwissenschaft.³⁴²

Die Terminologie wird als Fachwortschatz eines bestimmten Gebietes verstanden³⁴³. Die Fachsprache benennt dabei einen bestimmten Bereich der Sprache unter Abgrenzung von der Gemeinsprache aber auch anderen einzelnen Fachsprachen. Dabei ist jedoch nicht auszuschließen, dass sich die einzelnen Sprachbereiche gegenseitig bedingen.³⁴⁴ ARNTZ, PICTH und SCHMITZ rechtfertigen die Existenz der Fachsprache damit, dass Techniker und Wissenschaftler sich sprachlich um Präzision bemühen müssten, um der Gefahr der Verwechslung zu entgehen³⁴⁵.

In Sonderfällen können Fachwörter isoliert betrachtet werden. Generell spielt aber die Wahl der Verben, der Präpositionen usw., die das Fachwort begleiten, eine besondere Rolle. Ohne solche sprachlichen Elemente kann das Fachwort seine kommunikative Leistung nicht erbringen. Hierbei spricht man von Fachwendungen oder Fachphrasen.³⁴⁶

Die grundlegende Funktion der Terminologie ist der systematische Wissenstransfer. Dazu haben ARNTZ, PICTH und SCHMITZ eine Übersicht, wie sie in Abbildung 5 zu sehen ist, erstellt, wobei vier Funktionen abgeleitet werden. Die kognitive Funktion beschreibt unser Wissen, das in der Terminologielehre durch den Gegenstand und den Begriff zum Ausdruck kommt.³⁴⁷

³³⁹ Normung durch DIN; Normungsausschuss Terminologie (NAT)

³⁴⁰ vgl. ARNTZ; PICTH; SCHMITZ, 2014, S. 3

³⁴¹ vgl. ARNTZ; PICTH; SCHMITZ, 2014, S. 5

³⁴² vgl. ARNTZ; PICTH; SCHMITZ, 2014, S. 5 und vgl. Kapitel 6.1

³⁴³ vgl. Kapitel 6.1

³⁴⁴ vgl. ARNTZ; PICTH; SCHMITZ, 2014, S. 11

³⁴⁵ vgl. ARNTZ; PICTH; SCHMITZ, 2014, S. 25

³⁴⁶ vgl. ARNTZ; PICTH; SCHMITZ, 2014, S. 34-35

³⁴⁷ vgl. ARNTZ; PICTH; SCHMITZ, 2014, S. 39

Gegenstände und Begriffe wiederum werden erst durch eine Repräsentationsform³⁴⁸ kommunizierbar. Es ist zu beachten, dass Benennungen ebenso wie Symbole, Formeln und Namen sowohl materielle als auch immaterielle Gegenstände beschreiben können.³⁴⁹

Unser Wissen über Gegenstände und Begriffe ist stets geordnet. Je nach Zweck und Ziel ist dieses, wie in einem Wörterbuch oder einem Lexikon, unterschiedlich strukturiert. Ohne eine begriffliche Ordnung sind Denken und Erkennen nicht möglich. Daher wird es im Modell nach ARNTZ, PICHT und SCHMITZ als dritte Funktion aufgeführt.³⁵⁰

Die vierte Funktion im Modell ist die Terminologie, d. h. das Zugänglichmachen des Wissens für eine Vielzahl von Anwendern unter Berücksichtigung der drei vorhergehenden Funktionen, z. B. in Form eines Eintrages in einer terminologischen Datenbank³⁵¹.

Es ist festzustellen, dass die Terminologearbeit eine der Hauptaufgaben der terminologischen Tätigkeiten ist. Arbeiten, deren Fokus auf der ein- oder mehrsprachigen terminologischen Bearbeitung eines ausgewählten Themas liegen, zeichnen sich durch einen klar definierten Arbeitsaufbau sowie –umfang aus und weisen einen starken Praxisbezug auf. Terminologische Arbeiten untergliedern sich in drei maßgebliche Teile: Einen Sachteil, in dem die Schilderung des Sachgebiets erfolgt, einen sprach- und translationswissenschaftlichen Teil, in dem bestimmte übersetzungs- und terminologische Fragestellungen behandelt werden, und ein Glossar, in dem die für das behandelte Fachgebiet gesammelten terminologischen Daten in den jeweiligen Sprachrichtungen dargestellt und verglichen werden.³⁵²

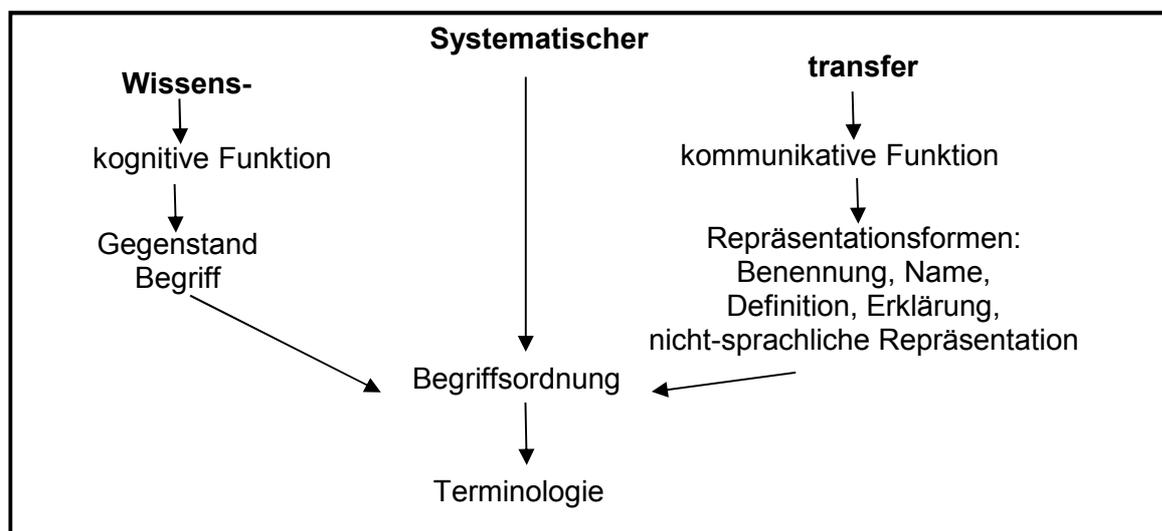


Abbildung 5 Modell des systematischen Wissenstransfers
(ARNTZ; PICHT; SCHMITZ, 2014, S. 39)

³⁴⁸ hier: Benennung, Name, Definition, Erklärung, nicht-sprachliche Repräsentation

³⁴⁹ vgl. ARNTZ; PICHT; SCHMITZ, 2014, S. 39-41

³⁵⁰ vgl. ARNTZ; PICHT; SCHMITZ, 2014, S.39

³⁵¹ vgl. ARNTZ; PICHT; SCHMITZ, 2014, S. 40

³⁵² vgl. ARNTZ; PICHT; SCHMITZ, 2014, S. 1-9

6.9 Interkulturelle Kommunikation

Logistik verbindet Kontinente, Nationen und Kulturen. Die Globalisierung und Internationalisierung des Wirtschaftslebens beeinflussen die Kommunikation³⁵³. Gerade bei Logistikunternehmen mit internationalen Geschäftsbeziehungen kommt es unweigerlich zu Begegnungen von Menschen unterschiedlicher Sprachen und Kulturen³⁵⁴. In Hinsicht auf die unternehmensinterne und -externe Kommunikation mit ausländischen Mitarbeitern, Partnern und Kunden spielen daher nicht nur der richtige Sprachgebrauch und die damit zusammenhängenden Termini³⁵⁵, sondern auch kulturspezifische Aspekte eine wesentliche Rolle. Eine mangelnde interkulturelle Sensibilität kann Verständigungsprobleme mit negativen Auswirkungen auf das Geschäftsleben erzeugen. Die interkulturelle Kommunikation ist inzwischen eine eigene Fachdisziplin und soll der Vollständigkeit halber in diesem Abschnitt einen Überblick geben.

In den 1960er Jahren wurde die interkulturelle Kommunikation erstmals als Themenfeld in den USA und in Kanada aufgrund wirtschaftlicher und militärischer Aktivitäten und den daraus resultierenden Anpassungsproblemen betrachtet³⁵⁶. Landeskulturen schaffen Missverständnisse und Konflikte, die sich auf den Erfolg eines Unternehmens und die Geschäftsbeziehungen auswirken können³⁵⁷. Sie nehmen Einfluss darauf, wie Verhandlungen geführt und Entscheidungen getroffen werden, aber auch wie Vertrauen geschafft wird und Probleme bewältigt werden³⁵⁸.

Die interkulturelle Kommunikation betrachtet Akte der Kommunikation zwischen Vertretern unterschiedlicher Kulturen. Im Vordergrund steht dabei die Manifestation der Kulturzugehörigkeit. Kultur- und Sprachgemeinschaften gehören zweifelsohne zusammen, bilden dennoch nicht zwangsläufig eine Einheit. Ein gutes Beispiel bietet hierbei die Schweiz, die vier Nationalsprachen zulässt: Deutsch, Französisch, Italienisch und seit 1999 auch Rätoromanisch. Weitere Forschungsschwerpunkte bilden die Analysen kulturbedingter Einstellungen, Sichtweisen, Handlungsweisen, Werte und Konventionen sowie den Einfluss, den diese Faktoren auf die Kommunikation mit Menschen unterschiedlicher Muttersprachen und Kulturen haben. Betrachtet werden sowohl die Face-to-Face-Kommunikation als auch die mediale Kommunikation.³⁵⁹ Die Internationalisierung der Wirtschaft, der Fortschritt der Kommunikations- und Informationstech-

³⁵³ Die Wechselwirkungen zwischen Sprache und Logistik bzw. Wirtschaft werden in den Unterkapiteln des Kapitels 6 unter verschiedenen Gesichtspunkten behandelt.

³⁵⁴ vgl. HOFFMANN, 2014, S. 129

³⁵⁵ vgl. Kapitel 6.7

³⁵⁶ vgl. SCHUGK, 2015, S. 67

³⁵⁷ vgl. SCHUGK, 2015, S. 1-2

³⁵⁸ vgl. HOFFMANN, 2014, S. 129

³⁵⁹ vgl. SCHUGK, 2015, S. 67-80

nologien, die interkulturelle Ausrichtung der Unternehmen, aber auch der Einsatz ausländischer Arbeitskräfte bedingen die zunehmende Bedeutung der interkulturellen Kommunikation³⁶⁰.

Interkulturelle Betrachtungen nehmen einen wichtigen Teil im Risikomanagement eines Logistikunternehmens ein. HOFFMANN fasst dies als „soziokulturelles Risiko“ zusammen, dass aus der Gesellschaftsstruktur eines Landes³⁶¹ hervorgeht³⁶². Manager kommunizieren³⁶³ im Allgemeinen 70 Prozent ihrer täglichen Arbeitszeit. Führungskräfte auf höheren Ebenen dagegen sogar 90 Prozent, da sie als Repräsentant des eigenen Unternehmens zusätzlich in der unternehmensexternen Kommunikation auftreten.³⁶⁴

Konzerne und große Mittelständler der Logistik verlagern die unterschiedlichen Stufen und Schnittstellen der Wertschöpfung an denjenigen Ort, der das jeweils beste Verhältnis zwischen Ressourcenverfügbarkeit, Absatzmöglichkeiten sowie Preis und Leistung hat³⁶⁵. Als Resultat entsteht eine internationale Supply Chain, die kulturelle Barrieren³⁶⁶ zwischen den Akteuren³⁶⁷ birgt. HOFFMANN betont, dass diese Barrieren in der Praxis häufig unterschätzt werden. Eine ungenügende Vorbereitung könne zu Verzögerungen oder ganz und gar zum Scheitern von Projekten führen. Die Gefährdung, die durch eine unzureichende interkulturelle Kommunikation ausgehe, werde dabei meist erst während der Zusammenarbeit in fortgeschrittenen Phasen der Projekte wahrgenommen.³⁶⁸ Zur Vorbereitung auf anbahnende Geschäftsbeziehungen gehören demnach auch entsprechende Maßnahmen und Recherchen in Bezug auf die Landeskennnisse³⁶⁹.

³⁶⁰ vgl. SCHUGK, 2015, S. 1-2

³⁶¹ Beispiele: Religionen, Traditionen, Gebräuche, Bildungswesen

³⁶² vgl. HOFFMANN, 2014, S. 129-130

³⁶³ vgl. Kapitel 6.5

³⁶⁴ vgl. SCHUGK, 2015, S. 1

³⁶⁵ vgl. Kapitel 2 und Kapitel 5

³⁶⁶ Beispiel: Ein unterschiedliches Zeitverständnis in arabischen Ländern erschwert in diesem Zusammenhang eine Vereinbarung von fix getakteten Prozessketten (vgl. HOFFMANN, 2014, S. 130).

³⁶⁷ vgl. Kapitel 2.5

³⁶⁸ vgl. HOFFMANN, 2014, S. 130

³⁶⁹ vgl. HOFFMANN, 2014, S. 129-130

7 Glossar

7.1 Überblick

Im folgenden Glossar sind die Ergebnisse der Terminologierecherchen sowohl in deutscher als auch in englischer Sprache alphabetisch aufgeführt. Wichtig bei der terminographischen Untersuchung war es, die Termini auf ihre Richtigkeit zu prüfen³⁷⁰. Richtigkeit bedeutet diesbezüglich die Überprüfung, ob die Begriffe im korrekten Kontext standen und die Quellen zuverlässig bzw. passend waren.

Das Layout des Glossars orientiert sich an den Vorgaben der Johannes Gutenberg Universität Mainz/FTSK³⁷¹ Germersheim³⁷². Die Glossareinträge nehmen Bezug auf die vorherigen Kapitel, wobei die einzelnen Termini der Zielsetzung der Arbeit³⁷³ entsprechend ausgewählt wurden. Des Weiteren wurden solche Anglizismen selektiert, die mit der vorherigen Einführung in die Logistik in Zusammenhang stehen und entweder in unveränderter Form übernommen wurden oder trotz existierender deutscher Entsprechung oft verwendet werden³⁷⁴. Je nach Terminus enthält ein Glossareintrag Informationen über eine mögliche Abkürzung, die Wortart, das Genus, die Definition, Synonyme, Oppositionen und Wendungen. Begrifflichkeiten zur Erklärung unterhalb eines Terminus', die jedoch ebenfalls im Glossar als eigener Eintrag zu finden sind, wurden mit einem Pfeil → markiert.

Ziel dieser Terminologiearbeit ist es, Grundlagen der Logistik zu stellen und denjenigen näherzubringen, die keine fachlichen und/oder terminologischen Vorkenntnisse besitzen. Ebenso ist diese Arbeit für Experten, die mit dem Thema vertraut sind und sich für die Terminologie interessieren, anwendbar. Das Glossar erhebt keinerlei Anspruch auf Vollständigkeit.

³⁷⁰ vgl. Kapitel 6.7

³⁷¹ Abkürzung für den Fachbereich 06 Translations-, Sprach- und Kulturwissenschaft in Germersheim

³⁷² vgl. online: FTSK Germersheim, 2015 (04.07.2016)

³⁷³ vgl. Kapitel 1

³⁷⁴ vgl. Kapitel 6.2

7.2 Deutsch-Englisch

DEUTSCH	ABC-Analyse <i>n f</i> ³⁷⁵
<i>Def</i>	betriebswirtschaftliches Verfahren zur Klassifikation einer Grundgesamtheit nach vorgegebenen Zielen; Unterscheidung nach A-Produkten, B-Produkten, C-Produkten ³⁷⁶
<i>Syn</i>	Pareto-Analyse <i>n f</i> ³⁷⁷
ENGLISCH	ABC analysis <i>n</i> ³⁷⁸
<i>Def</i>	analysis applied to rank products for selective inventory management controls; ranking in A products, B products, C products; the classification parameters can be varied ³⁷⁹
<i>Syn</i>	Pareto analysis <i>n</i> ³⁸⁰

DEUTSCH	Abfallstoff <i>n m</i> ³⁸¹
<i>Def</i>	Reststoffe, für die es keine unmittelbare Verwendung gibt; Möglichkeit der Wiederaufbereitung, Beseitigung durch Verbrennen, Deponieren oder sonstige Entsorgung ³⁸²
<i>Syn</i>	Abfall <i>n m</i> , Rest <i>n m</i> ³⁸³
ENGLISCH	waste material <i>n</i> ³⁸⁴
<i>Def</i>	created by production, consumption and in logistics processes; objects of →reverse logistics, that are no longer usable ³⁸⁵
<i>Syn</i>	waste matter <i>n</i> ³⁸⁶ , waste products <i>n</i> ³⁸⁷

³⁷⁵ SCOTT-SABIC, 2005, S. 1

³⁷⁶ vgl. BICHLER; KROHN; PHILIPPI, 2005, S. 1

³⁷⁷ vgl. LOWE, 2002, S. 1

³⁷⁸ SCOTT-SABIC, 2005, S. 1

³⁷⁹ vgl. LOWE, 2002, S. 1

³⁸⁰ vgl. LOWE, 2002, S. 1

³⁸¹ WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 6

³⁸² vgl. WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 6

³⁸³ DUDEN, 2007, S. 83

³⁸⁴ WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 6

³⁸⁵ vgl. GLEIBNER; MÖLLER, 2011, S. 177

³⁸⁶ online: CollinsDictionary.com, 2016 (28.07.2016)

³⁸⁷ WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 6

DEUTSCH	Akquisition <i>n f</i> ³⁸⁸
<i>Def</i>	Kunden werden in Form persönlicher Vorsprachen geworben, Vertrieb von logistischen Dienstleistungen ³⁸⁹
<i>Syn</i>	Akquise <i>n f</i> ³⁹⁰
ENGLISCH	canvassing business <i>n</i> ³⁹¹
<i>Def</i>	convincing people of the logistics enterprise, its products or its services by going to see them and talking to them; especially the distribution and marketing of logistics services ³⁹²
<i>Syn</i>	canvassing sales <i>n</i> ³⁹³

DEUTSCH	Angebot <i>n n</i> ³⁹⁴
<i>Def</i>	verbindliche Antwort auf eine Anfrage an den potentiellen Auftraggeber ³⁹⁵ <i>od</i> Gesamtheit der Güter auf dem Markt ³⁹⁶
<i>Syn</i>	Kaufangebot <i>n n</i> , Offerte <i>n f</i> ³⁹⁷
<i>Opp</i>	→Nachfrage <i>n f</i> ³⁹⁸
<i>Wend</i>	Angebot <i>n n</i> und Nachfrage <i>n f</i> ³⁹⁹
ENGLISCH	offer <i>n</i> ⁴⁰⁰
<i>Def</i>	first part of a contract creation; to commit the potential customer to a requirement; a purchase order sent to a seller is a form of an offer ⁴⁰¹
<i>Syn</i>	quote <i>n</i> , quotation <i>n</i> ⁴⁰²
<i>Opp</i>	→demand <i>n</i> ⁴⁰³
<i>Wend</i>	offer <i>n</i> and acceptance <i>n</i> ⁴⁰⁴

³⁸⁸ WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 15

³⁸⁹ vgl. WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 15

³⁹⁰ DUDEN, 2007, S. 116

³⁹¹ WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 15

³⁹² vgl. LONGMAN, 2003, S. 216

³⁹³ WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 15

³⁹⁴ SCOTT-SABIC, 2005, S. 15

³⁹⁵ vgl. BICHLER; KROHN; PHILIPPI, 2005, S. 7

³⁹⁶ vgl. DUDEN, 2007, S. 141

³⁹⁷ DUDEN, 2007, S. 141

³⁹⁸ DUDEN, 2007, S. 141

³⁹⁹ SCOTT-SABIC, 2005, S. 15

⁴⁰⁰ SCOTT-SABIC, 2005, S. 22

⁴⁰¹ vgl. CAVINATO, 2000, S. 193

⁴⁰² PONS, 2008, S. 41

⁴⁰³ DUDEN, 2007, S. 141

⁴⁰⁴ online: LEO GmbH, 2006-2016 (29.07.2016)

DEUTSCH	Auftrag <i>n m</i> ⁴⁰⁵
<i>Def</i>	Vertrag zwischen Auftragnehmer und Auftraggeber über Leistungen und Lieferungen ⁴⁰⁶ <i>od</i> unternehmensinterne Bedarfsmeldung, wie z. B. durch →Kanban ⁴⁰⁷
<i>Syn</i>	Vertrag <i>n m</i> ⁴⁰⁸ , Bestellung <i>n f</i> , Order <i>n f</i> , Anforderung <i>n f</i> ⁴⁰⁹
ENGLISCH	order <i>n</i> ⁴¹⁰
<i>Def</i>	formal agreement between supplier and customer ⁴¹¹ <i>od</i> intra-corporate communication; an instruction or a request to supply goods ⁴¹²
<i>Syn</i>	contract <i>n</i> ⁴¹³

DEUTSCH	Auslagerung <i>n f</i> ⁴¹⁴
<i>Def</i>	Warenentnahme aus einem →Lager aufgrund von Anforderungen aus der Produktion oder eines Kundenauftrags ⁴¹⁵
<i>Opp</i>	→Einlagerung <i>n f</i> ⁴¹⁶
ENGLISCH	disbursement <i>n</i> ⁴¹⁷
<i>Def</i>	removal of goods from the →warehouse because of an →order ⁴¹⁸
<i>Syn</i>	taking out of stock <i>n</i> ⁴¹⁹

⁴⁰⁵ SCOTT-SABIC, 2005, S. 22

⁴⁰⁶ vgl. BICHLER; KROHN; PHILIPPI, 2005, S. 10

⁴⁰⁷ vgl. BICHLER; KROHN; PHILIPPI, 2005, S. 10

⁴⁰⁸ vgl. BICHLER; KROHN; PHILIPPI, 2005, S. 10

⁴⁰⁹ DUDEN, 2007, S. 1240

⁴¹⁰ SCOTT-SABIC, 2005, S. 22

⁴¹¹ vgl. online: CollinsDictionary.com, 2016 (29.07.2016)

⁴¹² vgl. LONGMAN, 2003, S. 1159

⁴¹³ PONS, 2008, S. 80

⁴¹⁴ SCOTT-SABIC, 2005, S. 26

⁴¹⁵ vgl. BICHLER; KROHN; PHILIPPI, 2005, S. 12

⁴¹⁶ SCOTT-SABIC, 2005, S. 55

⁴¹⁷ SCOTT-SABIC, 2005, S. 26

⁴¹⁸ vgl. online: Linguee GmbH, 2016 (29.07.2016)

⁴¹⁹ TEN HOMPEL; HEIDENBLUT, 2011, S. 20

DEUTSCH	beladen <i>v</i> ⁴²⁰
<i>Def</i>	ein Fahrzeug oder einen Container mit einer Ladung versehen ⁴²¹
<i>Syn</i>	aufladen <i>v</i> ⁴²²
<i>Opp</i>	→entladen <i>v</i> ⁴²³
ENGLISCH	to load <i>v</i> ⁴²⁴
<i>Def</i>	to put a large quantity into a vehicle or a container ⁴²⁵
<i>Syn</i>	to load up <i>v</i> ⁴²⁶

DEUTSCH	Beschaffungslogistik <i>n f</i> ⁴²⁷
<i>Def</i>	Teilbereich der →Logistik; Aktivitäten, die mit der Versorgung eines Unternehmens zusammenhängen ⁴²⁸
<i>Syn</i>	Logistik in der Beschaffung <i>n f</i> ⁴²⁹
ENGLISCH	supply logistics <i>n pl</i> ⁴³⁰
<i>Def</i>	the organization and the physical processes to provide goods and services as input factors for the corporate process concerning industrial companies and trading companies ⁴³¹
<i>Syn</i>	logistics in procurement <i>n pl</i> ⁴³²

⁴²⁰ SCOTT-SABIC, 2005, S. 33

⁴²¹ vgl. DUDEN, 2007, S. 272

⁴²² DUDEN, 2007, S. 272

⁴²³ SCOTT-SABIC, 2005, S. 59

⁴²⁴ SCOTT-SABIC, 2005, S. 33

⁴²⁵ vgl. LONGMAN, 2003, S. 949

⁴²⁶ LONGMAN, 2003, S. 949

⁴²⁷ WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 28

⁴²⁸ vgl. WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 28

⁴²⁹ KIESEL, 2008, S. 401

⁴³⁰ WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 28

⁴³¹ vgl. GLEIßNER; FEMERLING, 2013, S. 12

⁴³² WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 28

DEUTSCH	Betriebsmittel <i>n pl</i>⁴³³
<i>Def</i>	Hilfsmittel im Zuge des Produktionsprozesses, z. B. Fabriken, Maschinen, →Rohstoffe u. a. ⁴³⁴
<i>Syn</i>	Produktionsmittel <i>n n</i> ⁴³⁵
ENGLISCH	resources <i>n pl</i>⁴³⁶
<i>Def</i>	input products or facilities used in the production and logistics processes, e. g. equipment, personnel, means of transport and →storage, oil, coal etc. ⁴³⁷
<i>Syn</i>	rolling stock <i>n</i> ⁴³⁸

DEUTSCH	Binnenschifffahrt <i>n f</i>³⁹
<i>Def</i>	gewerbsmäßige Beförderung von Gütern auf Binnenwasserstraßen, wie Flüsse oder Kanäle; befördert werden vor allem Massengüter und →Container ⁴⁴⁰
<i>Syn</i>	Schifffahrt auf Binnengewässern <i>n f</i> ⁴¹
ENGLISCH	inland waterway transportation <i>n</i>⁴²
<i>Def</i>	important form of the →transport of bulk goods as →raw materials and →containers; inland shipping transport on rivers and canals ⁴⁴³
<i>Syn</i>	inland water navigation <i>n</i> ⁴⁴⁴

⁴³³ SCOTT-SABIC, 2005, S. 38

⁴³⁴ vgl. DUDEN, 2007, S. 1321

⁴³⁵ DUDEN, 2007, S. 1321

⁴³⁶ SCOTT-SABIC, 2005, S. 38

⁴³⁷ vgl. GÜNTHER; MATTFELD; SUHL, 2005, S. 10

⁴³⁸ SCOTT-SABIC, 2005, S. 38

⁴³⁹ WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 31

⁴⁴⁰ vgl. BICHLER; KROHN; PHILIPPI, 2005, S. 25

⁴⁴¹ DUDEN, 2007, S. 309

⁴⁴² WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 31

⁴⁴³ vgl. GLEIßNER; FEMERLING, 2013, S. 69

⁴⁴⁴ WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 31

DEUTSCH	Carrier <i>n m</i> ⁴⁴⁵
<i>Def</i>	gewerbsmäßiger Beförderer von Gütern; Beförderung per Lkw, Seeschiff, Binnenschiff und/oder Flugzeug ⁴⁴⁶
<i>Syn</i>	Frachtführer <i>n m</i> ⁴⁴⁷
ENGLISCH	carrier <i>n</i> ⁴⁴⁸
<i>Def</i>	transport operator carrying goods by lorry, train, aircraft, barge and/or sea vessel; provider of transportation services with own equipment ⁴⁴⁹
<i>Syn</i>	haulier <i>n</i> ⁴⁵⁰

DEUTSCH	Consignee <i>n m</i> ⁴⁵¹
<i>Def</i>	derjenige, der das Gut entgegennimmt; derjenige, zu dessen Gunsten ein Frachtvertrag bzw. Speditionsvertrag abgeschlossen wird; ist nicht unmittelbar an Verträgen beteiligt ⁴⁵²
<i>Syn</i>	Empfänger <i>n m</i> , Warenempfänger <i>n m</i> , Empfängeradresse <i>n f</i> ⁴⁵³
ENGLISCH	consignee <i>n</i> ⁴⁵⁴
<i>Def</i>	freight receiver; the person or firm that something is delivered to ⁴⁵⁵
<i>Syn</i>	recipient <i>n</i> ⁴⁵⁶

⁴⁴⁵ SCOTT-SABIC, 2005, S. 242

⁴⁴⁶ vgl. WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 82

⁴⁴⁷ SCOTT-SABIC, 2005, S. 304

⁴⁴⁸ SCOTT-SABIC, 2005, S. 242

⁴⁴⁹ vgl. KRAMER; TOMPKINS; WOLTER, 2003, S. 47

⁴⁵⁰ SCOTT-SABIC, 2005, S. 304

⁴⁵¹ SCOTT-SABIC, 2005, S. 252

⁴⁵² vgl. VOTH; HESSE, 2015, S. 22

⁴⁵³ SCOTT-SABIC, 2005, S. 252

⁴⁵⁴ SCOTT-SABIC, 2005, S. 252

⁴⁵⁵ vgl. LONGMAN, 2003, S. 331

⁴⁵⁶ SCOTT-SABIC, 2005, S. 57

DEUTSCH	Container <i>n m</i> ⁴⁵⁷
<i>Def</i>	Lade- und Transporthilfsmittel mit Standardmaßen; abschließbarer Transportbehälter ⁴⁵⁸
<i>Syn</i>	Behälter <i>n m</i> ⁴⁵⁹
ENGLISCH	container <i>n</i> ⁴⁶⁰
<i>Def</i>	large standardized metal box; necessary for the movement of goods and materials; loading aids in which goods are packed ⁴⁶¹

DEUTSCH	Disposition <i>n f</i> ⁴⁶²
<i>Def</i>	termingerechte Planung des Einsatzes von Transportmitteln unter Beachtung der Art des Ladegutes, des Lade- und Lieferzeitpunktes, des Transportziels sowie der zur Verfügung stehenden Transportmittel, deren Kapazität und Ladefläche ⁴⁶³
<i>Syn</i>	Terminwirtschaft <i>n f</i> , Terminwesen <i>n n</i> ⁴⁶⁴
ENGLISCH	disposition <i>n</i> ⁴⁶⁵
<i>Def</i>	transportation planning; process deciding which means of transport could be suitable for the specified purposes; deadlines and quantities have to be adhered to ⁴⁶⁶
<i>Syn</i>	planning <i>n</i> ⁴⁶⁷ , scheduling <i>n</i> ⁴⁶⁸

⁴⁵⁷ WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 41

⁴⁵⁸ vgl. BICHLER; KROHN; PHILIPPI, 2005, S. 33

⁴⁵⁹ DUDEN, 2007, S. 363

⁴⁶⁰ WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 41

⁴⁶¹ vgl. LONGMAN, 2003, S. 335

⁴⁶² WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 54

⁴⁶³ vgl. WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 54

⁴⁶⁴ KIESEL, 2008, S. 430

⁴⁶⁵ WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 54

⁴⁶⁶ vgl. LONGMAN, 2003, S. 1248

⁴⁶⁷ WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 54

⁴⁶⁸ online: LEO GmbH, 2006-2016 (29.07.2016)

DEUTSCH	Distributionslogistik <i>n f</i> ⁴⁶⁹
<i>Def</i>	Lagerhaltung sowie termin- und mengengerechte Verteilung von Fertigprodukten am Absatzmarkt ⁴⁷⁰
<i>Syn</i>	Logistik in der Distribution <i>n f</i> ⁴⁷¹
ENGLISCH	distribution logistics <i>n pl</i> ⁴⁷²
<i>Def</i>	coordination of those processes that are necessary for the delivery of goods to the →recipient or to the point of sale for consumption by the end user; →transport and →storage processes within logistics systems for the distribution of a company's goods to the customers ⁴⁷³
<i>Syn</i>	outbound logistics <i>n pl</i> ⁴⁷⁴

DEUTSCH	Einlagerung <i>n f</i> ⁴⁷⁵
<i>Def</i>	zur Lagerung Güter in ein →Lager verbringen; Vorgang wird im Lagerverwaltungssystem erfasst ⁴⁷⁶
<i>Syn</i>	→Auslagerung <i>n f</i> ⁴⁷⁷
ENGLISCH	storage <i>n</i> ⁴⁷⁸
<i>Def</i>	key element; storing goods in a →warehouse; processes are supported by data processing technology ⁴⁷⁹
<i>Syn</i>	storing <i>n</i> , warehousing <i>n</i> ⁴⁸⁰

⁴⁶⁹ WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 54

⁴⁷⁰ vgl. WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 54

⁴⁷¹ KIESEL, 2008, S. 431

⁴⁷² WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 54

⁴⁷³ vgl. GLEIßNER; FEMERLING, 2013, S. 13

⁴⁷⁴ online: LEO GmbH, 2006-2016 (29.07.2016)

⁴⁷⁵ SCOTT-SABIC, 2005, S. 55

⁴⁷⁶ vgl. BICHLER; KROHN; PHILIPPI, 2005, S. 50

⁴⁷⁷ SCOTT-SABIC, 2005, S. 26

⁴⁷⁸ SCOTT-SABIC, 2005, S. 55

⁴⁷⁹ vgl. GLEIßNER; FEMERLING, 2013, S. 96

⁴⁸⁰ SCOTT-SABIC, 2005, S. 55

DEUTSCH	entladen <i>v</i> ⁴⁸¹
<i>Def</i>	Waren aus einem Fahrzeug oder →Container entnehmen; ein Fahrzeug oder →Container entleeren ⁴⁸²
<i>Opp</i>	→beladen <i>v</i> ⁴⁸³
ENGLISCH	to discharge <i>v</i> ⁴⁸⁴
<i>Def</i>	to remove a load from a vehicle, ship, wagon, aircraft etc. ⁴⁸⁵
<i>Syn</i>	to unload <i>v</i> ⁴⁸⁶ , to offload <i>v</i> ⁴⁸⁷
<i>Opp</i>	→to load <i>v</i> ⁴⁸⁸

DEUTSCH	Entsorgungslogistik <i>n f</i> ⁴⁸⁹
<i>Def</i>	Planung, Steuerung und Kontrolle logistischer Prozesse mit →Abfall- und Reststoffen oder unverkäuflichen Produkten ⁴⁹⁰
<i>Syn</i>	Logistik der Entsorgung <i>n f</i> ⁴⁹¹
ENGLISCH	logistics of waste disposal <i>n pl</i> ⁴⁹²
<i>Def</i>	logistics processes to dispose →waste materials for an en- vironmentally friendly and organized use ⁴⁹³
<i>Syn</i>	disposal logistics <i>n</i> , reverse logistics <i>n</i> , waste stream logis- tics <i>n</i> ⁴⁹⁴

⁴⁸¹ SCOTT-SABIC, 2005, S. 59

⁴⁸² vgl. BICHLER; KROHN; PHILIPPI, 2005, S. 50

⁴⁸³ SCOTT-SABIC, 2005, S. 33

⁴⁸⁴ SCOTT-SABIC, 2005, S. 59

⁴⁸⁵ vgl. LONGMAN, 2003, S. 1812

⁴⁸⁶ SCOTT-SABIC, 2005, S. 59

⁴⁸⁷ WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 67

⁴⁸⁸ SCOTT-SABIC, 2005, S. 33

⁴⁸⁹ WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 67

⁴⁹⁰ vgl. WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 67

⁴⁹¹ KIESEL, 2008, S. 449

⁴⁹² WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 67

⁴⁹³ vgl. GLEIBNER; MÖLLER, 2011, S. 176

⁴⁹⁴ KIESEL, 2008, S. 449

DEUTSCH	FIFO-Prinzip <i>n n</i>; First-In, First-Out (FIFO <i>Abk</i>)⁴⁹⁵
<i>Def</i>	Lagerungsmethode; zuerst eingelagerte Güter werden auch als Erstes wieder ausgelagert; bedeutend in der Lebensmitteldistribution ⁴⁹⁶
<i>Opp</i>	→LIFO-Prinzip <i>n n</i> ⁴⁹⁷
ENGLISCH	FIFO-method <i>n</i>; First-In, First-Out (FIFO <i>Abk</i>)⁴⁹⁸
<i>Def</i>	storage method; withdrawal of those goods which had been stored first; of high importance to store perishable goods ⁴⁹⁹
<i>Opp</i>	→LIFO-method <i>n</i> ⁵⁰⁰

DEUTSCH	Gefahrgut <i>n n</i>⁵⁰¹
<i>Def</i>	Güter, die möglicherweise während der Beförderung und Lagerung die Umwelt, Menschen, Tiere sowie die öffentliche Sicherheit und Ordnung gefährden; Einteilung des Gefahrguts in verschiedene Gefahrenklassen ⁵⁰²
<i>Syn</i>	gefährliche Güter <i>n p</i> ⁵⁰³
ENGLISCH	dangerous goods <i>n p</i>⁵⁰⁴
<i>Def</i>	potential of becoming a threat to human, life, health, environment, flora and fauna or property; classification of dangerous goods according to international regulations; goods which are e. g. inflammable, radioactive, noxious ⁵⁰⁵
<i>Syn</i>	hazardous goods <i>n p</i> ⁵⁰⁶

⁴⁹⁵ vgl. KIESEL, 2008, S. 466

⁴⁹⁶ vgl. WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 76

⁴⁹⁷ KIESEL, 2008, S. 466

⁴⁹⁸ vgl. KIESEL, 2008, S. 466

⁴⁹⁹ vgl. GLEIßNER; FEMERLING, 2013, S. 132

⁵⁰⁰ KIESEL, 2008, S. 466

⁵⁰¹ WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 90

⁵⁰² vgl. BICHLER; KROHN; PHILIPPI, 2005, S. 70

⁵⁰³ WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 90

⁵⁰⁴ WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 90

⁵⁰⁵ vgl. BURNS, 2016, S. 152

⁵⁰⁶ WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 90

DEUTSCH	Halbfabrikat <i>n n</i> ⁵⁰⁷
<i>Def</i>	ein Produkt, das noch nicht fertiggestellt wurde, jedoch zu einem späteren Zeitpunkt zu einem Fertigprodukt weiterverarbeitet wird ⁵⁰⁸
<i>Syn</i>	unfertiges Erzeugnis <i>n pf</i> ⁵⁰⁹
ENGLISCH	semifinished good <i>n</i> ⁵¹⁰
<i>Def</i>	a product that has not been completely manufactured but it is to be completed at a later time ⁵¹¹
<i>Syn</i>	semiprocessed item <i>n pf</i> ⁵¹²

DEUTSCH	Handling <i>n n</i> ⁵¹³
<i>Def</i>	die Handhabung, Abwicklung oder Lageänderung von Sendungen ohne →Transport, z. B. das Stapeln, Umstapeln, Umpacken; möglicher Einsatz von Handlingsgeräten ⁵¹⁴
<i>Syn</i>	Abwicklung <i>n f</i> ⁵¹⁵
ENGLISCH	handling <i>n</i> ⁵¹⁶
<i>Def</i>	a change of load carrier, conveyor or storage position takes place; operations such as unpacking or packaging; careful handling by a warehouse worker using handling equipment ⁵¹⁷

⁵⁰⁷ SCOTT-SABIC, 2005, S. 87

⁵⁰⁸ vgl. BICHLER; KROHN; PHILIPPI, 2005, S. 77

⁵⁰⁹ KIESEL, 2008, S. 494

⁵¹⁰ SCOTT-SABIC, 2005, S. 87

⁵¹¹ vgl. online: CollinsDictionary.com, 2016 (29.07.2016)

⁵¹² KIESEL, 2008, S. 494

⁵¹³ online: Linguee GmbH, 2015 (21.10.2015)

⁵¹⁴ vgl. BICHLER; KROHN; PHILIPPI, 2005, S. 77

⁵¹⁵ KIESEL, 2008, S. 148

⁵¹⁶ online: Linguee GmbH, 2015 (21.10.2015)

⁵¹⁷ vgl. GLEIßNER; FEMERLING, 2013, S. 127

DEUTSCH	Kanban-System <i>n</i> ⁵¹⁸
<i>Def</i>	innerbetriebliches Logistiksystem; verbrauchsorientierte Produktionssteuerung nach dem „Pull-Prinzip“; selbstgesteuerte Regelkreise; durch Anforderungskarten wird das Nachfüllen von Material an einer Produktionsstelle veranlasst, sobald dieses aufgebraucht ist; „Kanban“ [japanisch] = „Karte“ ⁵¹⁹
ENGLISCH	kanban system <i>n</i> ⁵²⁰
<i>Def</i>	simple control system according to the pull-principle for coordinating the movement of material to feed the production line; just-in-time inventory system; work centers signal with a card that they wish to withdraw parts from feeding operations; “kanban” [Japanese] means “billboard” or “sign” ⁵²¹
<i>Syn</i>	canban system <i>n</i> ⁵²²

DEUTSCH	Kommissionierung <i>n</i> ⁵²³
<i>Def</i>	Zusammenstellen von Sendungen aus einem Gesamtsortiment bzw. Lagerbestand durch →Spediteure oder Lagerhalter; auftragsbezogenes Kommissionieren; unterschiedliche Kommissioniermethoden und -verfahren möglich ⁵²⁴
ENGLISCH	order picking operation <i>n</i> ⁵²⁵
<i>Def</i>	compilation of a customer shipment from inventory; customer could be an external customer company or an internal acceptance instance like production ⁵²⁶
<i>Syn</i>	goods picking <i>n</i> ⁵²⁷

⁵¹⁸ WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 121

⁵¹⁹ vgl. WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 121

⁵²⁰ WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 121

⁵²¹ vgl. LOWE, 2002, S. 135

⁵²² WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 121

⁵²³ WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 125

⁵²⁴ vgl. WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 125

⁵²⁵ WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 125

⁵²⁶ vgl. GLEIßNER; FEMERLING, 2013, S. 123

⁵²⁷ WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 125

DEUTSCH	Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetz <i>n n</i>; (KrW-/AbfG <i>Abk</i>)⁵²⁸
<i>Def</i>	Gesetz zur Förderung der Kreislaufwirtschaft und der umweltverträglichen Beseitigung von →Abfallstoffen sowie Schutz von natürlichen Ressourcen; Betrachtung der Prozesskette von der Produktion zum Konsum bis hin zum →Recycling; nicht mehr benötigte Güter und Stoffe sollen erneut der Produktion zugeführt werden ⁵²⁹
ENGLISCH	industrial and commercial waste management act <i>n</i>⁵³⁰
<i>Def</i>	German law of closed-loop economy; extends the producers' responsibility; view of the overall life cycle of products including the obligation to take the products back after using them and to care for treatment and disposal processes which are innocuous to the environment ⁵³¹

DEUTSCH	Lager <i>n n</i>⁵³²
<i>Def</i>	Gebäude oder Fläche zur Bevorratung von Waren für einen bestimmten Zeitraum; mit oder ohne technische Einrichtungen; zusätzlich zur Lagerfunktion flankierende Funktionen, wie Wareneingang, →Kommissionierung, →Verpackung und Versand ⁵³³
<i>Syn</i>	Lagerhalle <i>n f</i> , Lagerhaus <i>n n</i> , Warenlager <i>n n</i> ⁵³⁴
ENGLISCH	warehouse <i>n</i>⁵³⁵
<i>Def</i>	building, room or area for the →storage of goods; additional functions like →order picking operation, →packaging or return processing; goods are prepared or transshipped for oncarriage, may undergo quality checks; maintenance in cases of long storage periods ⁵³⁶
<i>Syn</i>	storehouse <i>n</i> ⁵³⁷

⁵²⁸ WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 132

⁵²⁹ vgl. WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 132

⁵³⁰ WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 132

⁵³¹ vgl. DYCKHOFF; LACKES; REESE, 2004, S. 168

⁵³² WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 138

⁵³³ vgl. BICHLER; KROHN; PHILIPPI, 2005, S. 104

⁵³⁴ DUDEN, 2007, S. 1041-1042 und S. 1890

⁵³⁵ WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 138

⁵³⁶ vgl. GLEIßNER; FEMERLING, 2013, S. 96

⁵³⁷ WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 138

DEUTSCH	Lean Production <i>n</i> ⁵³⁸
<i>Def</i>	Idee eines schnelleren sowie kosten- und aufwandsärmeren Durchlaufs mit dem Ziel, hochwertige Produkte ggf. auch in mehreren Varianten herzustellen; Konzept beinhaltet Teamarbeit, marktorientiertes Denken auf jeder Produktionsstufe und Qualitätssicherung ⁵³⁹
<i>Syn</i>	schlanke Fertigung <i>n</i>
ENGLISCH	lean production <i>n</i> ⁵⁴¹
<i>Def</i>	a radically different procedure to running the business from the traditional mass production; lower stocks, higher productivity and superior product quality; improvements in quality, time and costs ⁵⁴²
<i>Syn</i>	lean manufacturing <i>n</i>

DEUTSCH	LIFO-Prinzip <i>n n</i>; Last-In, First-Out (LIFO <i>Abk</i>) ⁵⁴⁴
<i>Def</i>	Einlagerungsverfahren; die zuletzt eingelagerte Ware wird als Erstes wieder entnommen; dort anzuwenden, wo die Verbrauchsfolge keine Rolle spielt, wie bei Sand, Kies, Kohle oder Erz ⁵⁴⁵
ENGLISCH	LIFO-method <i>n</i>; Last-In, First-Out (LIFO <i>Abk</i>) ⁵⁴⁶
<i>Def</i>	storage method; the most recently stored article is taken out first; strategy is used for homogenous goods like coal, sand, stones or bricks ⁵⁴⁷

⁵³⁸ KIESEL, 2008, S. 535

⁵³⁹ vgl. VOTH; HESSE, 2015, S. 434

⁵⁴⁰ KIESEL, 2008, S. 535

⁵⁴¹ KIESEL, 2008, S. 535

⁵⁴² vgl. HARRISON; VAN HOEK, 2008, S. 155

⁵⁴³ online: Linguee GmbH, 2016 (29.07.2016)

⁵⁴⁴ KIESEL, 2003, S. 542

⁵⁴⁵ vgl. WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 144

⁵⁴⁶ KIESEL, 2003, S. 542

⁵⁴⁷ vgl. GLEIBNER; FEMERLING, 2013, S. 132

DEUTSCH	Logistik <i>n f</i> ⁵⁴⁸
<i>Def</i>	Planung, Steuerung und Kontrolle der Material- und Informationsflüsse zwischen dem Beschaffungsmarkt und Absatzmarkt; genauer lässt sich der Logistikbegriff mit den „sieben ,R“ ⁵⁴⁹ beschreiben ⁵⁵⁰
<i>Syn</i>	→ Supply Chain Management <i>n n</i> ⁵⁵¹
<i>Wend</i>	interne Logistik <i>n f</i> , externe Logistik <i>n f</i> , Logistikprozesse <i>n m pl</i> , Logistikabteilung <i>n f</i> , Logistikstrategien <i>n f pl</i> ⁵⁵²
ENGLISCH	logistics <i>n pl</i> ⁵⁵³
<i>Def</i>	the planning and organizing of the supply and movement of materials and goods from the original source through the stages of production, assembly, packing, storage, handling and distribution to the final consumer; important function within companies ⁵⁵⁴
<i>Syn</i>	→ Supply Chain Management ⁵⁵⁵
<i>Wend</i>	internal logistics <i>n pl</i> , external logistics <i>n</i> , logistic processes <i>n pl</i> , logistics department <i>n</i> , logistics strategies <i>n pl</i> ⁵⁵⁶

⁵⁴⁸ WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 148

⁵⁴⁹ vgl. Kapitel 2.3; Die „sieben ,R“: die richtigen Güter, in der richtigen Menge, in der richtigen Qualität, zur richtigen Zeit, am richtigen Ort, für den richtigen Kunden zu den „richtigen“ Kosten.

⁵⁵⁰ vgl. BICHLER; KROHN; PHILIPPI, 2005, S. 113

⁵⁵¹ online: Bundesvereinigung Logistik (BVL) e. V., 2015a (28.10.2015)

⁵⁵² online: Linguee GmbH, 2015 (24.10.2015)

⁵⁵³ WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 148

⁵⁵⁴ vgl. LOWE, 2002, S. 147

⁵⁵⁵ online: Bundesvereinigung Logistik (BVL) e. V., 2015b (28.10.2015)

⁵⁵⁶ online: Linguee GmbH, 2015 (24.10.2015)

DEUTSCH	Logistikdienstleister n m⁵⁵⁷
<i>Def</i>	Unternehmung für logistische Einzel- und Verbundarbeiten; in der Regel verkehrsträgerneutrale Unternehmung für die komplette Planung, Steuerung und Kontrolle von Informations- und Materialströmen als „Dienstleistung aus einer Hand“ ⁵⁵⁸
ENGLISCH	logistics service provider n⁵⁵⁹
<i>Def</i>	organization, planning, management and control of information and material flows and logistics → networks; known as “one hand companies” with a vast pool of logistics competence, as well as a vast pool of equipment in order to develop the potential to establish the processes required to manage the supply chain ⁵⁶⁰
<i>Syn</i>	logistics service company n ⁵⁶¹

DEUTSCH	Luftverkehr n f⁵⁶²
<i>Def</i>	gewerbsmäßiger → Transport von Gütern mit Flugzeugen ⁵⁶³
<i>Syn</i>	Luftfrachtverkehr n m ⁵⁶⁴
ENGLISCH	air traffic n⁵⁶⁵
<i>Def</i>	any movement of freight by air carrier ⁵⁶⁶
<i>Syn</i>	air transportation n ⁵⁶⁷ , air freight n ⁵⁶⁸

⁵⁵⁷ vgl. WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 149

⁵⁵⁸ vgl. WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 149

⁵⁵⁹ vgl. WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 149

⁵⁶⁰ vgl. GÖBL; FROSCHMAYER, 2011, S. 37-39

⁵⁶¹ vgl. WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 149

⁵⁶² SCOTT-SABIC, 2005, S. 124

⁵⁶³ vgl. BICHLER; KROHN; PHILIPPI, 2005, S. 116

⁵⁶⁴ KIESEL, 2003, S. 548

⁵⁶⁵ SCOTT-SABIC, 2005, S. 124

⁵⁶⁶ vgl. CAVINATO, 1989, S. 10

⁵⁶⁷ SCOTT-SABIC, 2005, S. 124

⁵⁶⁸ CAVINATO, 1989, S. 10

DEUTSCH	Nachfrage <i>n</i> ^{f669}
<i>Def</i>	Güter und Dienstleistungen werden auf dem Markt bereitgestellt, die Nachfrage definiert die Entscheidung zum Kauf bestimmter Güter und Dienstleistungen ⁵⁷⁰
<i>Syn</i>	Bedarf <i>n</i> ^{m571}
<i>Wend</i>	Angebot <i>n</i> und Nachfrage <i>n</i> ^{f672}
ENGLISCH	demand <i>n</i> ⁵⁷³
<i>Def</i>	the desire of people buying particular goods and services that are available on the market ⁵⁷⁴
<i>Syn</i>	need <i>n</i> ⁵⁷⁵
<i>Wend</i>	supply <i>n</i> and demand <i>n</i> ⁵⁷⁶

DEUTSCH	Netzwerk <i>n</i> ⁿ⁵⁷⁷
<i>Def</i>	die geografische und logische Verteilung sowie Vernetzung der TUL-Prozesse inklusive der dazugehörigen Informationsprozesse ⁵⁷⁸
<i>Syn</i>	logistisches Netzwerk <i>n</i> ⁿ⁵⁷⁹
ENGLISCH	network <i>n</i> ⁵⁸⁰
<i>Def</i>	the geographic and logical distribution and networking of the logistics processes such as the →transport, the →movement of goods and the →storage; the related information processes are included ⁵⁸¹
<i>Syn</i>	logistics network <i>n</i> ⁵⁸²

⁵⁶⁹ SCOTT-SABIC, 2005, S. 132

⁵⁷⁰ vgl. DUDEN, 2007, S. 1183

⁵⁷¹ KIESEL, 2003, S. 97

⁵⁷² SCOTT-SABIC, 2005, S. 15

⁵⁷³ SCOTT-SABIC, 2005, S. 132

⁵⁷⁴ vgl. LONGMAN, 2003, S. 415

⁵⁷⁵ KIESEL, 2003, S. 97

⁵⁷⁶ SCOTT-SABIC, 2005, S. 15

⁵⁷⁷ online: Linguee GmbH, 2015 (24.10.2015)

⁵⁷⁸ vgl. online: Deutsche Post AG, 2008 (24.10.2015)

⁵⁷⁹ online: Linguee GmbH, 2015 (24.10.2015)

⁵⁸⁰ online: Linguee GmbH, 2015 (24.10.2015)

⁵⁸¹ vgl. online: Deutsche Post AG, 2008 (29.07.2016)

⁵⁸² online: Linguee GmbH, 2015 (24.10.2015)

DEUTSCH	Outsourcing n n⁵⁸³
<i>Def</i>	Ausgliederung von Unternehmensaufgaben an Dritte; Ziel dabei ist die Reduzierung von Kosten und die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit; Dienstleister übernehmen hierbei z. B. →Lagerung, →Kommissionierung und/oder →Verpackung ⁵⁸⁴
<i>Syn</i>	Ausgliederung n f ⁵⁸⁵
ENGLISCH	outsourcing n⁵⁸⁶
<i>Def</i>	using workers from outside the company to do special corporate tasks ⁵⁸⁷ ; this integration could be successful because of the long-term competitive advantages; service providers undertake logistics tasks such as →transport, →transshipment and →storage; the company's target is an optimization of the overall system ⁵⁸⁸

DEUTSCH	Packstück n n⁵⁸⁹
<i>Def</i>	eine versandfähige und lagerfähige Einheit; die kleinste Einheit einer Sendung bzw. eines →Transports ⁵⁹⁰
<i>Syn</i>	Kollo n n ⁵⁹¹
ENGLISCH	package n⁵⁹²
<i>Def</i>	element utilized for warehousing and transportation; consists of the packaged good and its packaging; packages may be compiled to loading units ⁵⁹³
<i>Syn</i>	parcel n ⁵⁹⁴

⁵⁸³ WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 174

⁵⁸⁴ vgl. WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 174

⁵⁸⁵ KIESEL, 2003, S. 572

⁵⁸⁶ WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 174

⁵⁸⁷ vgl. LONGMAN, 2003, S. 1171

⁵⁸⁸ vgl. GÖBL; FROSCHMAYER, 2011, S. 149

⁵⁸⁹ WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 176

⁵⁹⁰ vgl. BICHLER; KROHN; PHILIPPI, 2005, S. 95

⁵⁹¹ BICHLER; KROHN; PHILIPPI, 2005, S. 95

⁵⁹² WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 176

⁵⁹³ vgl. GLEIßNER; FEMERLING, 2013, S. 97

⁵⁹⁴ WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 176

DEUTSCH	Palette <i>n</i> ⁵⁹⁵
<i>Def</i>	vielseitige Transport- und Ladeplatte; flach oder mit Aufbau, zur Bildung von Transport-, Umschlag,- und Lagereinheiten; stapel- und unterfahrbar; spezielle Paletten im →Luftverkehr und →Seeschiffahrt; Paletten aus Holz, Kunststoff, Metall; eine wichtige Form ist die Euro-Palette, eine europaweit genormte Flachpalette und Gitterboxpalette ⁵⁹⁶
ENGLISCH	pallet <i>n</i> ⁵⁹⁷
<i>Def</i>	loading aid to form loading units; a device utilized for →transport and →storage; constructed to facilitate handling of goods; made of different materials in different designs, usually made of wood ⁵⁹⁸

DEUTSCH	Produktionslogistik <i>n</i> ⁵⁹⁹
<i>Def</i>	Planung, Durchführung und Kontrolle der Material- und Informationsflüsse in einem Produktionssystem ⁶⁰⁰
ENGLISCH	production logistics <i>n</i> ⁶⁰¹
<i>Def</i>	associated with manufacturing companies, all tasks according to the planning and controlling of internal processes such as the information and materials flow, →storage and internal →transport ⁶⁰²
<i>Syn</i>	manufacturing logistics <i>n</i> ⁶⁰³

⁵⁹⁵ WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 177

⁵⁹⁶ vgl. WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 177

⁵⁹⁷ WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 177

⁵⁹⁸ vgl. CAVINATO, 2000, S. 205

⁵⁹⁹ SCOTT-SABIC, 2005, S. 146

⁶⁰⁰ vgl. BICHLER; KROHN; PHILIPPI, 2005, S. 141

⁶⁰¹ SCOTT-SABIC, 2005, S. 146

⁶⁰² vgl. GLEIßNER; FEMERLING, 2013, S. 13

⁶⁰³ online: LEO GmbH, 2016 (29.07.2016)

DEUTSCH	Qualitätsmanagement <i>n n</i> (QM <i>Abk</i>)⁶⁰⁴
<i>Def</i>	alle Maßnahmen einer Unternehmung mit dem Ziel, Qualität gemäß den internen und externen Anforderungen zu erreichen ⁶⁰⁵
ENGLISCH	quality management <i>n</i> (QM <i>Abk</i>)⁶⁰⁶
<i>Def</i>	to ensure internal and external quality standards; implementation of activities and means like quality assurance and quality control; quality approved → carriers benefit over those that are not approved ⁶⁰⁷

DEUTSCH	Recycling <i>n n</i>⁶⁰⁸
<i>Def</i>	Rückgewinnung, Rückführung in den Wirtschaftskreislauf, Wiederverwertung von Produkten und Stoffen im Rahmen der →Entsorgungslogistik zur erneuten Nutzung ⁶⁰⁹
<i>Syn</i>	Rückführung <i>n f</i> , Verwertung <i>n f</i> ⁶¹⁰
ENGLISCH	recycling <i>n</i>⁶¹¹
<i>Def</i>	process of turning old, used and/or waste materials into new products; crushing, heating, melting down, reusing materials; targeting waste minimization and protection of the environment ⁶¹²

⁶⁰⁴ WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 186

⁶⁰⁵ vgl. BICHLER; KROHN; PHILIPPI, 2005, S. 147

⁶⁰⁶ WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 186

⁶⁰⁷ vgl. LOWE, 2002, S. 195

⁶⁰⁸ WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 188

⁶⁰⁹ vgl. WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 188

⁶¹⁰ SCOTT-SABIC, 2005, S. 199

⁶¹¹ WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 188

⁶¹² vgl. LOWE, 2002, S. 200

DEUTSCH	Rohstoff <i>n m</i> ⁶¹³
<i>Def</i>	unbehandelter natürlicher Stoff; Weiterverarbeitung oder Veredelung durch industrielle und/oder logistische Prozesse zu →Halbfabrikaten und Fertigprodukten ⁶¹⁴
<i>Syn</i>	Rohmaterial <i>n</i> <i>n</i> ⁶¹⁵
ENGLISCH	raw material <i>n</i> ⁶¹⁶
<i>Def</i>	basic natural substance; input to a production process modifying or transforming it into finished goods or →semi-finished goods ⁶¹⁷

DEUTSCH	Seeschifffahrt <i>n f</i> ⁶¹⁸
<i>Def</i>	gewerbsmäßige Beförderung von Personen und Gütern auf dem Seeweg ⁶¹⁹
<i>Syn</i>	Seefahrt <i>n f</i> ⁶²⁰ , Seetransport <i>n m</i> ⁶²¹
ENGLISCH	sea shipping <i>n</i> ⁶²²
<i>Def</i>	transportation of goods by sea ⁶²³
<i>Syn</i>	sea transport <i>n</i> ⁶²⁴ , sea freight transport <i>n</i> ⁶²⁵

⁶¹³ SCOTT-SABIC, 2005, S. 156

⁶¹⁴ vgl. BICHLER; KROHN; PHILIPPI, 2005, S. 155

⁶¹⁵ online: Linguee GmbH, 2016 (29.07.2016)

⁶¹⁶ SCOTT-SABIC, 2005, S. 156

⁶¹⁷ vgl. LOWE, 2002, S. 197

⁶¹⁸ WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 207

⁶¹⁹ vgl. BICHLER; KROHN; PHILIPPI, 2005, S. 162

⁶²⁰ DUDEN, 2007, S. 1518

⁶²¹ KIESEL, 2008, S. 611

⁶²² WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 207

⁶²³ vgl. GLEIßNER; FEMERLING, 2013, S. 65

⁶²⁴ WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 207

⁶²⁵ GLEIßNER; FEMERLING, 2013, S. 65

DEUTSCH	Spediteur <i>n m</i> ⁶²⁶
<i>Def</i>	verkehrsträgerneutraler Dienstleister für die gewerbsmäßige Besorgung von Güterversendungen auf Rechnung anderer; das Besorgen von Güterversendungen beinhaltet die kaufmännische und organisatorische Auswahl und Kontrolle des Vertragsabschlusses mit Frachtführern, Lagerhaltern und Dienstleistern; der Selbsteintritt erlaubt dem Spediteur die Beförderung selbst durchzuführen und er erhält damit die Rechte und Pflichten eines Frachtführers ⁶²⁷
ENGLISCH	forwarder <i>n</i> ⁶²⁸
<i>Def</i>	a company or an agent that arrange freight movements; undertakes tasks such organization, administration, documentation and insurance to relieve the exporter/importer of these tasks ⁶²⁹
<i>Syn</i>	freight forwarder <i>n</i> , forwarding agent <i>n</i> ⁶³⁰

DEUTSCH	Stapler <i>n m</i>; hier: Frontstapler <i>n m</i> ⁶³¹
<i>Def</i>	Handling-Fahrzeug; auf der Frontseite mit einem Hubmast mit nach vorn stehenden Lastgabeln; Lage der Transporteinheit in Fahrrichtung; Frontstapler sind die gebräuchlichsten Stapler für Nutzlasten von mindestens einer Tonne ⁶³²
<i>Syn</i>	Gabelstapler <i>n m</i> ⁶³³
ENGLISCH	stacker <i>n</i> ⁶³⁴
<i>Def</i>	mechanical handling equipment with forks used for stacking, carrying, lifting in warehouses and for loading and unloading vehicles; electrically, gas or diesel powered ⁶³⁵
<i>Syn</i>	lift truck <i>n</i> ⁶³⁶ , front stacker <i>n</i> , front-end stacker <i>n</i> ⁶³⁷

⁶²⁶ WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 212

⁶²⁷ vgl. BICHLER; KROHN; PHILIPPI, 2005, S. 167

⁶²⁸ WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 212

⁶²⁹ vgl. LOWE, 2002, S. 101

⁶³⁰ WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 212

⁶³¹ SCOTT-SABIC, 2005, S. 173

⁶³² vgl. BICHLER; KROHN; PHILIPPI, 2005, S. 67

⁶³³ DUDEN, 2007, S. 1601

⁶³⁴ SCOTT-SABIC, 2005, S. 173

⁶³⁵ vgl. LOWE, 2002, S. 98

⁶³⁶ SCOTT-SABIC, 2005, S. 173

⁶³⁷ SCOTT-SABIC, 2005, S. 75

DEUTSCH	Straßengüterverkehr <i>n m</i>⁶³⁸
<i>Def</i>	Beförderung von Gütern auf der Straße mittels Kraftfahrzeugen ⁶³⁹
<i>Syn</i>	Straßentransport <i>n m</i> ⁶⁴⁰
ENGLISCH	cartage <i>n</i>⁶⁴¹
<i>Def</i>	movement of goods on the road via vehicles over 3.5 tonnes ⁶⁴²
<i>Syn</i>	haulage <i>n</i> ⁶⁴³ , road transport <i>n</i> ⁶⁴⁴

DEUTSCH	Stückgut <i>n</i>⁶⁴⁵
<i>Def</i>	Transportgüter, die nach Menge, Volumen und Gewicht von kleinerem Umfang sind; können verladetechnisch „am Stück“ umgeschlagen und transportiert werden, z. B. Kisten, Kartons, Fässer, Säcke, →Paletten ⁶⁴⁶
<i>Opp</i>	Massengut <i>n</i> ⁶⁴⁷
ENGLISCH	general cargo <i>n</i>⁶⁴⁸
<i>Def</i>	goods that can be handled or moved by conventional conveyors; directly transportable or transportable in the respective →packaging ⁶⁴⁹
<i>Syn</i>	break bulk cargo <i>n</i> ⁶⁵⁰
<i>Opp</i>	bulk cargo ⁶⁵¹

⁶³⁸ SCOTT-SABIC, 2005, S. 175

⁶³⁹ vgl. online: Springer Gabler Verlag, 2015 (28.10.2015)

⁶⁴⁰ KIESEL, 2008, S. 624

⁶⁴¹ SCOTT-SABIC, 2005, S. 175

⁶⁴² vgl. LOWE, 2002, S. 112

⁶⁴³ SCOTT-SABIC, 2005, S. 175

⁶⁴⁴ KIESEL, 2008, S. 624

⁶⁴⁵ WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 219

⁶⁴⁶ vgl. WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 219

⁶⁴⁷ vgl. GLEIßNER; FEMERLING, 2013, S. 96

⁶⁴⁸ WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 219

⁶⁴⁹ vgl. GLEIßNER; FEMERLING, 2013, S. 96

⁶⁵⁰ WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 219

⁶⁵¹ GLEIßNER; FEMERLING, 2013, S. 96

DEUTSCH	Supply Chain Management <i>n n</i> (SCM Abk)⁶⁵²
<i>Def</i>	Steuerung von Versorgungsketten, der Supply Chain; Optimierung der Gestaltung und Verknüpfung von Geschäftsprozessen entlang der Versorgungs- bzw. Lieferkette vom ersten Vorlieferanten bis zum Endverbraucher ⁶⁵³
<i>Syn</i>	→Logistik <i>n f</i> ⁶⁵⁴ , Lieferkettenmanagement <i>n n</i> ⁶⁵⁵
ENGLISCH	supply chain management <i>n</i> (SCM Abk)⁶⁵⁶
<i>Def</i>	organization and management of the overall information and materials flow ⁶⁵⁷ ; controlling of all the links in the logistics process from →acquisition of →raw materials to delivery to end user; customer satisfaction at lowest possible costs ⁶⁵⁸
<i>Syn</i>	→logistics <i>n pl</i> ⁶⁵⁹

DEUTSCH	Transport <i>n m</i>⁶⁶⁰
<i>Def</i>	Bewegung von Gütern mithilfe eines Fahrzeugs vom Ursprungsort zum Zielort; Durchführung mit Frachtführern ⁶⁶¹
<i>Syn</i>	Beförderung <i>n f</i> ⁶⁶²
<i>Wend</i>	Transportkette <i>n f</i> , Transportmittel <i>n n</i> , Transportweg <i>n m</i> ⁶⁶³
ENGLISCH	transport <i>n</i>⁶⁶⁴
<i>Def</i>	means to carry or convey goods and people from one place to another via vehicles ⁶⁶⁵
<i>Syn</i>	transportation <i>n</i> ; conveyance <i>n</i> ⁶⁶⁶
<i>Wend</i>	means of transport <i>n pl</i> , transport distance <i>n</i> , hauling distance <i>n</i> ⁶⁶⁷

⁶⁵² WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 221

⁶⁵³ vgl. WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 221

⁶⁵⁴ online: Bundesvereinigung Logistik (BVL) e. V., 2015a (28.10.2015)

⁶⁵⁵ KIESEL, 2008, S. 314

⁶⁵⁶ WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 221

⁶⁵⁷ vgl. LOWE, 2002, S. 236

⁶⁵⁸ vgl. KIESEL, 2008, S. 314

⁶⁵⁹ online: Bundesvereinigung Logistik (BVL) e.V., 2015a (28.10.2015)

⁶⁶⁰ SCOTT-SABIC, 2005, S. 183

⁶⁶¹ vgl. BICHLER; KROHN; PHILIPPI, 2005, S. 181

⁶⁶² DUDEN, 2007, S. 1699

⁶⁶³ SCOTT-SABIC, 2005, S. 184

⁶⁶⁴ SCOTT-SABIC, 2005, S. 183

⁶⁶⁵ vgl. LOWE, 2002, S. 255

⁶⁶⁶ SCOTT-SABIC, 2005, S. 183

⁶⁶⁷ SCOTT-SABIC, 2005, S. 184

DEUTSCH	Umschlag <i>n m</i> ⁶⁶⁸
<i>Def</i>	Bezug auf die →Be- und Entladung von Transportmitteln oder die →Ein- und Auslagerung von Gütern ⁶⁶⁹
<i>Syn</i>	Warenumschlag <i>n m</i> ⁶⁷⁰ , Umladung <i>n f</i> ⁶⁷¹
ENGLISCH	movement of goods <i>n</i> ⁶⁷²
<i>Def</i>	mode transfer, vehicle transfer or warehousing →handling of goods ⁶⁷³
<i>Syn</i>	stock turnover <i>n</i> ⁶⁷⁴ , transfer of goods <i>n</i> ⁶⁷⁵

DEUTSCH	Value Added Service <i>n m (VAS Abk)</i> ⁶⁷⁶
<i>Def</i>	zusätzliche Dienstleistungen, die über die Kerndienstleistungen eines →Logistikdienstleisters hinausgehen; Mehrwertdienstleistungen wie z. B. Statuskontrollen, Lieferservices, →Verpackung, Bestandsaufnahmen ⁶⁷⁷
<i>Syn</i>	Mehrwertdienstleistung <i>n f</i> ⁶⁷⁸
ENGLISCH	value added services <i>n pl (VAS Abk)</i> ⁶⁷⁹
<i>Def</i>	→logistics service providers offer additional services to their clients; specialized and customized processes such as →customs clearance, →packaging, →picking, →reverse logistics ⁶⁸⁰

⁶⁶⁸ online: LEO GmbH, 2015 (24.10.2015)

⁶⁶⁹ vgl. BICHLER; KROHN; PHILIPPI, 2005, S. 194

⁶⁷⁰ BICHLER; KROHN; PHILIPPI, 2005, S. 184

⁶⁷¹ online: Linguee GmbH, 2016 (29.07.2016)

⁶⁷² online: LEO GmbH, 2015 (24.10.2015)

⁶⁷³ vgl. PFOHL, 2010, S. 8

⁶⁷⁴ online: LEO GmbH, 2015 (24.10.2015)

⁶⁷⁵ KIESEL, 2008, S. 643

⁶⁷⁶ WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 243

⁶⁷⁷ vgl. WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 160

⁶⁷⁸ WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 160

⁶⁷⁹ WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 243

⁶⁸⁰ vgl. SOPLE, 2007, S. 147-148

DEUTSCH	Verpackung <i>n f</i> ⁶⁸¹
<i>Def</i>	die Versandfähigkeit von Waren wird somit hergestellt; durch das Verpacken von Gütern entsteht ein →Packstück; die Verpackung muss den Anforderungen des →Transportes und der zu versendenden Waren entsprechen; Unterscheidung in Ein- und Mehrwegverpackungen ⁶⁸²
<i>Syn</i>	Emballage <i>n f</i> ⁶⁸³
ENGLISCH	package <i>n</i> ⁶⁸⁴
<i>Def</i>	a bundle, →parcel or bale an article is protected by; use of wrappers, excelsior, straw, or other packaging and lining material; requires protection against breakage or damage from →handling, →transport or weather ⁶⁸⁵
<i>Syn</i>	packing material <i>n</i> , wrappage <i>n</i> ⁶⁸⁶ , packaging <i>n</i> ⁶⁸⁷

DEUTSCH	Zollabfertigung <i>n f</i> ⁶⁸⁸
<i>Def</i>	zoll- und steuerrechtliche Behandlung von Gütern; Zollanmeldung beim zuständigen Zollamt, wobei bestimmte Dokumente einzureichen sind; Durchführung mit oder ohne Zollbeschau; Ergebnis im Zollbefund ⁶⁸⁹
ENGLISCH	customs clearance <i>n</i> ⁶⁹⁰
<i>Def</i>	an act to get a documented permission to import goods from another country or to export goods to another country, typically a shipping agent is responsible for the documentary check and inspection of goods ⁶⁹¹

⁶⁸¹ WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 246

⁶⁸² vgl. BICHLER; KROHN; PHILIPPI, 2005, S. 189

⁶⁸³ WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 246

⁶⁸⁴ WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 246

⁶⁸⁵ vgl. CAVINATO, 2000, S. 205

⁶⁸⁶ WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 246

⁶⁸⁷ KIESEL, 2008, S. 659

⁶⁸⁸ WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 269

⁶⁸⁹ vgl. WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 269

⁶⁹⁰ WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 269

⁶⁹¹ vgl. CAVINATO, 2000, S. 83

7.3 Englisch-Deutsch

ENGLISCH	ABC analysis <i>n</i> ⁶⁹²
<i>Def</i>	analysis applied to rank products for selective inventory management controls; ranking in A products, B products, C products; the classification parameters can be varied ⁶⁹³
<i>Syn</i>	Pareto analysis <i>n</i> ⁶⁹⁴
DEUTSCH	ABC-Analyse <i>n</i> <i>f</i> ⁶⁹⁵
<i>Def</i>	betriebswirtschaftliches Verfahren zur Klassifikation einer Grundgesamtheit nach vorgegebenen Zielen; Unterscheidung nach A-Produkten, B-Produkten, C-Produkten ⁶⁹⁶
<i>Syn</i>	Pareto-Analyse <i>n</i> <i>f</i> ⁶⁹⁷

ENGLISCH	air traffic <i>n</i> ⁶⁹⁸
<i>Def</i>	any movement of freight by air carrier ⁶⁹⁹
<i>Syn</i>	air transportation <i>n</i> ⁷⁰⁰ , air freight <i>n</i> ⁷⁰¹
DEUTSCH	Luftverkehr <i>n</i> <i>f</i> ⁷⁰²
<i>Def</i>	gewerbsmäßiger →Transport von Gütern mit Flugzeugen ⁷⁰³
<i>Syn</i>	Luftfrachtverkehr <i>n</i> <i>m</i> ⁷⁰⁴

⁶⁹² SCOTT-SABIC, 2005, S. 1

⁶⁹³ vgl. LOWE, 2002, S. 1

⁶⁹⁴ vgl. LOWE, 2002, S. 1

⁶⁹⁵ SCOTT-SABIC, 2005, S. 1

⁶⁹⁶ vgl. BICHLER; KROHN; PHILIPPI, 2005, S. 1

⁶⁹⁷ vgl. LOWE, 2002, S. 1

⁶⁹⁸ SCOTT-SABIC, 2005, S. 124

⁶⁹⁹ vgl. CAVINATO, 1989, S. 10

⁷⁰⁰ SCOTT-SABIC, 2005, S. 124

⁷⁰¹ CAVINATO, 1989, S. 10

⁷⁰² SCOTT-SABIC, 2005, S. 124

⁷⁰³ vgl. BICHLER; KROHN; PHILIPPI, 2005, S. 116

⁷⁰⁴ KIESEL, 2003, S. 548

ENGLISCH	canvassing business <i>n</i> ⁷⁰⁵
<i>Def</i>	convincing people of the logistics enterprise, its products or its services by going to see them and talking to them; especially the distribution and marketing of logistics services ⁷⁰⁶
<i>Syn</i>	canvassing sales <i>n</i> ⁷⁰⁷
DEUTSCH	Akquisition <i>n f</i> ⁷⁰⁸
<i>Def</i>	Kunden werden in Form persönlicher Vorsprachen geworben, Vertrieb von logistischen Dienstleistungen ⁷⁰⁹
<i>Syn</i>	Akquise <i>n f</i> ⁷¹⁰

ENGLISCH	carrier <i>n</i> ⁷¹¹
<i>Def</i>	transport operator carrying goods by lorry, train, aircraft, barge and/or sea vessel; provider of transportation services with own equipment ⁷¹²
<i>Syn</i>	haulier <i>n</i> ⁷¹³
DEUTSCH	Carrier <i>n m</i> ⁷¹⁴
<i>Def</i>	gewerbsmäßiger Beförderer von Gütern; Beförderung per Lkw, Seeschiff, Binnenschiff und/oder Flugzeug ⁷¹⁵
<i>Syn</i>	Frachtführer <i>n m</i> ⁷¹⁶

⁷⁰⁵ WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 15

⁷⁰⁶ vgl. LONGMAN, 2003, S. 216

⁷⁰⁷ WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 15

⁷⁰⁸ WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 15

⁷⁰⁹ vgl. WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 15

⁷¹⁰ DUDEN, 2007, S. 116

⁷¹¹ SCOTT-SABIC, 2005, S. 242

⁷¹² vgl. KRAMER; TOMPKINS; WOLTER, 2003, S. 47

⁷¹³ SCOTT-SABIC, 2005, S. 304

⁷¹⁴ SCOTT-SABIC, 2005, S. 242

⁷¹⁵ vgl. WOITSCHÜTZKE, 2013, 82

⁷¹⁶ SCOTT-SABIC, 2005, S. 304

ENGLISCH	cartage <i>n</i>⁷¹⁷
<i>Def</i>	movement of goods on the road via vehicles over 3.5 tonnes ⁷¹⁸
<i>Syn</i>	haulage <i>n</i> ⁷¹⁹ , road transport <i>n</i> ⁷²⁰
DEUTSCH	Straßengüterverkehr <i>n m</i>⁷²¹
<i>Def</i>	Beförderung von Gütern auf der Straße mittels Kraftfahrzeugen ⁷²²
<i>Syn</i>	Straßentransport <i>n m</i> ⁷²³

ENGLISCH	consignee <i>n</i>⁷²⁴
<i>Def</i>	freight receiver; the person or firm that something is delivered to ⁷²⁵
<i>Syn</i>	recipient <i>n</i> ⁷²⁶
DEUTSCH	Consignee <i>n m</i>⁷²⁷
<i>Def</i>	derjenige, der das Gut entgegennimmt; derjenige, zu dessen Gunsten ein Frachtvertrag bzw. Speditionsvertrag abgeschlossen wird; ist nicht unmittelbar an Verträgen beteiligt ⁷²⁸
<i>Syn</i>	Empfänger <i>n m</i> , Warenempfänger <i>n m</i> , Empfängeradresse <i>n f</i> ⁷²⁹

⁷¹⁷ SCOTT-SABIC, 2005, S. 175

⁷¹⁸ vgl. LOWE, 2002, S. 112

⁷¹⁹ SCOTT-SABIC, 2005, S. 175

⁷²⁰ KIESEL, 2008, S. 624

⁷²¹ SCOTT-SABIC, 2005, S. 175

⁷²² vgl. online: Springer Gabler Verlag, 2015 (28.10.2015)

⁷²³ KIESEL, 2008, S. 624

⁷²⁴ SCOTT-SABIC, 2005, S. 252

⁷²⁵ vgl. LONGMAN, 2003, S. 331

⁷²⁶ SCOTT-SABIC, 2005, S. 57

⁷²⁷ SCOTT-SABIC, 2005, S. 252

⁷²⁸ vgl. VOTH; HESSE, 2015, S. 22

⁷²⁹ SCOTT-SABIC, 2005, S. 252

ENGLISCH	container <i>n</i> ⁷³⁰
<i>Def</i>	large standardized metal box; necessary for the movement of goods and materials; loading aids in which goods are packed ⁷³¹
DEUTSCH	Container <i>n m</i> ⁷³²
<i>Def</i>	Lade- und Transporthilfsmittel mit Standardmaßen; abschließbarer Transportbehälter ⁷³³
<i>Syn</i>	Behälter <i>n m</i> ⁷³⁴

ENGLISCH	customs clearance <i>n</i> ⁷³⁵
<i>Def</i>	an act to get a documented permission to import goods from another country or to export goods to another country, typically a shipping agent is responsible for the documentary check and inspection of goods ⁷³⁶
DEUTSCH	Zollabfertigung <i>n f</i> ⁷³⁷
<i>Def</i>	zoll- und steuerrechtliche Behandlung von Gütern; Zollanmeldung beim zuständigen Zollamt, wobei bestimmte Dokumente einzureichen sind; Durchführung mit oder ohne Zollbeschau; Ergebnis im Zollbefund ⁷³⁸

⁷³⁰ WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 41

⁷³¹ vgl. LONGMAN, 2003, S. 335

⁷³² WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 41

⁷³³ vgl. BICHLER; KROHN; PHILIPPI, 2005, S. 33

⁷³⁴ DUDEN, 2007, S. 363

⁷³⁵ WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 269

⁷³⁶ vgl. CAVINATO, 2000, S. 83

⁷³⁷ WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 269

⁷³⁸ vgl. WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 269

ENGLISCH	dangerous goods <i>n pl</i> ⁷³⁹
<i>Def</i>	potential of becoming a threat to human, life, health, environment, flora and fauna or property; classification of dangerous goods according to international regulations; goods which are e. g. inflammable, radioactive, noxious ⁷⁴⁰
<i>Syn</i>	hazardous goods <i>n pl</i> ⁷⁴¹
DEUTSCH	Gefahrgut <i>n n</i> ⁷⁴²
<i>Def</i>	Güter, die möglicherweise während der Beförderung und Lagerung die Umwelt, Menschen, Tiere sowie die öffentliche Sicherheit und Ordnung gefährden; Einteilung des Gefahrguts in verschiedene Gefahrenklassen ⁷⁴³
<i>Syn</i>	gefährliche Güter <i>n pl</i> ⁷⁴⁴

ENGLISCH	demand <i>n</i> ⁷⁴⁵
<i>Def</i>	the desire of people buying particular goods and services that are available on the market ⁷⁴⁶
<i>Syn</i>	need <i>n</i> ⁷⁴⁷
<i>Wend</i>	supply <i>n</i> and demand <i>n</i> ⁷⁴⁸
DEUTSCH	Nachfrage <i>n f</i> ⁷⁴⁹
<i>Def</i>	Güter und Dienstleistungen werden auf dem Markt bereitgestellt, die Nachfrage definiert die Entscheidung zum Kauf bestimmter Güter und Dienstleistungen ⁷⁵⁰
<i>Syn</i>	Bedarf <i>n m</i> ⁷⁵¹
<i>Wend</i>	Angebot <i>n</i> und Nachfrage <i>n f</i> ⁷⁵²

⁷³⁹ WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 90

⁷⁴⁰ vgl. BURNS, 2016, S. 152

⁷⁴¹ WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 90

⁷⁴² WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 90

⁷⁴³ vgl. BICHLER; KROHN; PHILIPPI, 2005, S. 70

⁷⁴⁴ WOITZSCHÜTZKE, 2013, S. 90

⁷⁴⁵ SCOTT-SABIC, 2005, S. 132

⁷⁴⁶ vgl. LONGMAN, 2003, S. 415

⁷⁴⁷ KIESEL, 2003, S. 97

⁷⁴⁸ SCOTT-SABIC, 2005, S. 15

⁷⁴⁹ SCOTT-SABIC, 2005, S. 132

⁷⁵⁰ vgl. DUDEN, 2007, S. 1183

⁷⁵¹ KIESEL, 2003, S. 97

⁷⁵² SCOTT-SABIC, 2005, S. 15

ENGLISCH	disbursement <i>n</i> ⁷⁵³
<i>Def</i>	removal of goods from the →warehouse because of an →order ⁷⁵⁴
<i>Syn</i>	taking out of stock <i>n</i> ⁷⁵⁵
DEUTSCH	Auslagerung <i>n</i> <i>f</i> ⁷⁵⁶
<i>Def</i>	Warenentnahme aus einem →Lager aufgrund von Anforderungen aus der Produktion oder eines Kundenauftrags ⁷⁵⁷
<i>Opp</i>	→Einlagerung <i>n</i> <i>f</i> ⁷⁵⁸

ENGLISCH	to discharge <i>v</i> ⁷⁵⁹
<i>Def</i>	to remove a load from a vehicle, ship, wagon, aircraft etc. ⁷⁶⁰
<i>Syn</i>	to unload <i>v</i> ⁷⁶¹ , to offload <i>v</i> ⁷⁶²
<i>Opp</i>	→to load <i>v</i> ⁷⁶³
DEUTSCH	entladen <i>v</i> ⁷⁶⁴
<i>Def</i>	Waren aus einem Fahrzeug oder →Container entnehmen; ein Fahrzeug oder →Container entleeren ⁷⁶⁵
<i>Opp</i>	→beladen <i>v</i> ⁷⁶⁶

⁷⁵³ SCOTT-SABIC, 2005, S. 26

⁷⁵⁴ vgl. online: Linguee GmbH, 2016 (29.07.2016)

⁷⁵⁵ TEN HOMPEL; HEIDENBLUT, 2011, S. 20

⁷⁵⁶ SCOTT-SABIC, 2005, S. 26

⁷⁵⁷ vgl. BICHLER; KROHN; PHILIPPI, 2005, S. 12

⁷⁵⁸ SCOTT-SABIC, 2005, S. 55

⁷⁵⁹ SCOTT-SABIC, 2005, S. 59

⁷⁶⁰ vgl. LONGMAN, 2003, S. 1812

⁷⁶¹ SCOTT-SABIC, 2005, S. 59

⁷⁶² WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 67

⁷⁶³ SCOTT-SABIC, 2005, S. 33

⁷⁶⁴ SCOTT-SABIC, 2005, S. 59

⁷⁶⁵ vgl. BICHLER; KROHN; PHILIPPI, 2005, S. 50

⁷⁶⁶ SCOTT-SABIC, 2005, S. 33

ENGLISCH	disposition <i>n</i> ⁷⁶⁷
<i>Def</i>	transportation planning; process deciding which means of transport could be suitable for the specified purposes; deadlines and quantities have to be adhered to ⁷⁶⁸
<i>Syn</i>	planning <i>n</i> ⁷⁶⁹ , scheduling <i>n</i> ⁷⁷⁰
DEUTSCH	Disposition <i>n f</i> ⁷⁷¹
<i>Def</i>	termingerechte Planung des Einsatzes von Transportmitteln unter Beachtung der Art des Ladegutes, des Lade- und Lieferzeitpunktes, des Transportziels sowie der zur Verfügung stehenden Transportmittel, deren Kapazität und Ladefläche ⁷⁷²
<i>Syn</i>	Terminwirtschaft <i>n f</i> , Terminwesen <i>n n</i> ⁷⁷³

ENGLISCH	distribution logistics <i>n pl</i> ⁷⁷⁴
<i>Def</i>	coordination of those processes that are necessary for the delivery of goods to the →recipient or to the point of sale for consumption by the end user; →transport and →storage processes within logistics systems for the distribution of a company's goods to the customers ⁷⁷⁵
<i>Syn</i>	outbound logistics <i>n pl</i> ⁷⁷⁶
DEUTSCH	Distributionslogistik <i>n f</i> ⁷⁷⁷
<i>Def</i>	Lagerhaltung sowie termin- und mengengerechte Verteilung von Fertigprodukten am Absatzmarkt ⁷⁷⁸
<i>Syn</i>	Logistik in der Distribution <i>n f</i> ⁷⁷⁹

⁷⁶⁷ WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 54

⁷⁶⁸ vgl. LONGMAN, 2003, S. 1248

⁷⁶⁹ WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 54

⁷⁷⁰ online: LEO GmbH, 2006-2016 (29.07.2016)

⁷⁷¹ WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 54

⁷⁷² vgl. WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 54

⁷⁷³ KIESEL, 2008, S. 430

⁷⁷⁴ WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 54

⁷⁷⁵ vgl. GLEIßNER; FEMERLING, 2013, S. 13

⁷⁷⁶ online: LEO GmbH, 2006-2016 (29.07.2016)

⁷⁷⁷ WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 54

⁷⁷⁸ vgl. WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 54

⁷⁷⁹ KIESEL, 2008, S. 431

ENGLISCH	FIFO-method <i>n</i>; First-In, First-Out (FIFO <i>Abk</i>)⁷⁸⁰
<i>Def</i>	storage method; withdrawal of those goods which had been stored first; of high importance to store perishable goods ⁷⁸¹
<i>Opp</i>	→LIFO-method <i>n</i> ⁷⁸²
DEUTSCH	FIFO-Prinzip <i>n n</i>; First-In, First-Out (FIFO <i>Abk</i>)⁷⁸³
<i>Def</i>	Lagerungsmethode; zuerst eingelagerte Güter werden auch als Erstes wieder ausgelagert; bedeutend in der Lebensmitteldistribution ⁷⁸⁴
<i>Opp</i>	→LIFO-Prinzip <i>n n</i> ⁷⁸⁵

ENGLISCH	forwarder <i>n</i>⁷⁸⁶
<i>Def</i>	a company or an agent that arrange freight movements; undertakes tasks such organization, administration, documentation and insurance to relieve the exporter/importer of these tasks ⁷⁸⁷
<i>Syn</i>	freight forwarder <i>n</i> , forwarding agent <i>n</i> ⁷⁸⁸
DEUTSCH	Spediteur <i>n m</i>⁷⁸⁹
<i>Def</i>	verkehrsträgerneutraler Dienstleister für die gewerbsmäßige Besorgung von Güterversendungen auf Rechnung anderer; das Besorgen von Güterversendungen beinhaltet die kaufmännische und organisatorische Auswahl und Kontrolle des Vertragsabschlusses mit Frachtführern, Lagerhaltern und Dienstleistern; der Selbsteintritt erlaubt dem Spediteur die Beförderung selbst durchzuführen und er erhält damit die Rechte und Pflichten eines Frachtführers ⁷⁹⁰

⁷⁸⁰ vgl. KIESEL, 2008, S. 466

⁷⁸¹ vgl. GLEIBNER; FEMERLING, 2013, S. 132

⁷⁸² KIESEL, 2008, S. 466

⁷⁸³ vgl. KIESEL, 2008, S. 466

⁷⁸⁴ vgl. WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 76

⁷⁸⁵ KIESEL, 2008, S. 466

⁷⁸⁶ WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 212

⁷⁸⁷ vgl. LOWE, 2002, S. 101

⁷⁸⁸ WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 212

⁷⁸⁹ WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 212

⁷⁹⁰ vgl. BICHLER; KROHN; PHILIPPI, 2005, S. 167

ENGLISCH	general cargo <i>n</i>⁷⁹¹
<i>Def</i>	goods that can be handled or moved by conventional conveyors; directly transportable or transportable in the respective →packaging ⁷⁹²
<i>Syn</i>	break bulk cargo <i>n</i> ⁷⁹³
<i>Opp</i>	bulk cargo ⁷⁹⁴
DEUTSCH	Stückgut <i>n</i> <i>n</i>⁷⁹⁵
<i>Def</i>	Transportgüter, die nach Menge, Volumen und Gewicht von kleinerem Umfang sind; können verladetechnisch „am Stück“ umgeschlagen und transportiert werden, z. B. Kisten, Kartons, Fässer, Säcke, →Paletten ⁷⁹⁶
<i>Opp</i>	Massengut <i>n</i> <i>n</i> ⁷⁹⁷

ENGLISCH	handling <i>n</i>⁷⁹⁸
<i>Def</i>	a change of load carrier, conveyor or storage position takes place; operations such as unpacking or packaging; careful handling by a warehouse worker using handling equipment ⁷⁹⁹
DEUTSCH	Handling <i>n</i> <i>n</i>⁸⁰⁰
<i>Def</i>	die Handhabung, Abwicklung oder Lageänderung von Sendungen ohne →Transport, z. B. das Stapeln, Umstapeln, Umpacken; möglicher Einsatz von Handlingsgeräten ⁸⁰¹
<i>Syn</i>	Abwicklung <i>n</i> <i>f</i> ⁸⁰²

⁷⁹¹ WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 219

⁷⁹² vgl. GLEIßNER; FEMERLING, 2013, S. 96

⁷⁹³ WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 219

⁷⁹⁴ GLEIßNER; FEMERLING, 2013, S. 96

⁷⁹⁵ WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 219

⁷⁹⁶ vgl. WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 219

⁷⁹⁷ vgl. GLEIßNER, FEMERLING, 2013, S. 96

⁷⁹⁸ online: Linguee GmbH, 2015 (21.10.2015)

⁷⁹⁹ vgl. GLEIßNER; FEMERLING, 2013, S. 127

⁸⁰⁰ online: Linguee GmbH, 2015 (21.10.2015)

⁸⁰¹ vgl. BICHLER; KROHN; PHILIPPI, 2005, S. 77

⁸⁰² KIESEL, 2008, S. 148

ENGLISCH	industrial and commercial waste management act <i>n</i>⁸⁰³
<i>Def</i>	German law of closed-loop economy; extends the producers' responsibility; view of the overall life cycle of products including the obligation to take the products back after using them and to care for treatment and disposal processes which are innocuous to the environment ⁸⁰⁴
DEUTSCH	Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetz <i>n n</i>; (KrW-/AbfG <i>Abk</i>)⁸⁰⁵
<i>Def</i>	Gesetz zur Förderung der Kreislaufwirtschaft und der umweltverträglichen Beseitigung von →Abfallstoffen sowie Schutz von natürlichen Ressourcen; Betrachtung der Prozesskette von der Produktion zum Konsum bis hin zum →Recycling; nicht mehr benötigte Güter und Stoffe sollen erneut der Produktion zugeführt werden ⁸⁰⁶

ENGLISCH	inland waterway transportation <i>n</i>⁸⁰⁷
<i>Def</i>	important form of the →transport of bulk goods as →raw materials and →containers; inland shipping transport on rivers and canals ⁸⁰⁸
<i>Syn</i>	inland water navigation <i>n</i> ⁸⁰⁹
DEUTSCH	Binnenschifffahrt <i>n f</i>⁸¹⁰
<i>Def</i>	gewerbsmäßige Beförderung von Gütern auf Binnenwasserstraßen, wie Flüsse oder Kanäle; befördert werden vor allem Massengüter und →Container ⁸¹¹
<i>Syn</i>	Schifffahrt auf Binnengewässern <i>n f</i> ⁸¹²

⁸⁰³ WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 132

⁸⁰⁴ vgl. DYCKHOFF; LACKES; REESE, 2004, S. 168

⁸⁰⁵ WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 132

⁸⁰⁶ vgl. WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 132

⁸⁰⁷ WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 31

⁸⁰⁸ vgl. GLEIßNER; FEMERLING, 2013, S. 69

⁸⁰⁹ WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 31

⁸¹⁰ WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 31

⁸¹¹ vgl. BICHLER; KROHN; PHILIPPI, 2005, S. 25

⁸¹² DUDEN, 2007, S. 309

ENGLISCH	kanban system <i>n</i> ⁸¹³
<i>Def</i>	simple control system according to the pull-principle for coordinating the movement of material to feed the production line; just-in-time inventory system; work centers signal with a card that they wish to withdraw parts from feeding operations; "kanban" [Japanese] means "billboard" or "sign" ⁸¹⁴
<i>Syn</i>	canban system <i>n</i> ⁸¹⁵
DEUTSCH	Kanban-System <i>n</i> <i>n</i> ⁸¹⁶
<i>Def</i>	innerbetriebliches Logistiksystem; verbrauchsorientierte Produktionssteuerung nach dem „Pull-Prinzip“; selbstgesteuerte Regelkreise; durch Anforderungskarten wird das Nachfüllen von Material an einer Produktionsstelle veranlasst, sobald dieses aufgebraucht ist; „Kanban“ [japanisch] = „Karte“ ⁸¹⁷

ENGLISCH	lean production <i>n</i> ⁸¹⁸
<i>Def</i>	a radically different procedure to running the business from the traditional mass production; lower stocks, higher productivity and superior product quality; improvements in quality, time and costs ⁸¹⁹
<i>Syn</i>	lean manufacturing <i>n</i> ⁸²⁰
DEUTSCH	Lean Production <i>n</i> <i>f</i> ⁸²¹
<i>Def</i>	Idee eines schnelleren sowie kosten- und aufwandsärmeren Durchlaufs mit dem Ziel, hochwertige Produkte ggf. auch in mehreren Varianten herzustellen; Konzept beinhaltet Teamarbeit, marktorientiertes Denken auf jeder Produktionsstufe und Qualitätssicherung ⁸²²
<i>Syn</i>	schlanke Fertigung <i>n</i> <i>f</i> ⁸²³

⁸¹³ WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 121

⁸¹⁴ vgl. LOWE, 2002, S. 135

⁸¹⁵ WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 121

⁸¹⁶ WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 121

⁸¹⁷ vgl. WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 121

⁸¹⁸ KIESEL, 2008, S. 535

⁸¹⁹ vgl. HARRISON; VAN HOEK, 2008, S. 155

⁸²⁰ online: Linguee GmbH, 2016 (29.07.2016)

⁸²¹ KIESEL, 2008, S. 535

⁸²² vgl. VOTH; HESSE, 2015, S. 434

⁸²³ KIESEL, 2008, S. 535

ENGLISCH	LIFO-method <i>n</i>; Last-In, First-Out (LIFO <i>Abk</i>)⁸²⁴
<i>Def</i>	storage method; the most recently stored article is taken out first; strategy is used for homogenous goods like coal, sand, stones or bricks ⁸²⁵
DEUTSCH	LIFO-Prinzip <i>n n</i>; Last-In, First-Out (LIFO <i>Abk</i>)⁸²⁶
<i>Def</i>	Einlagerungsverfahren; die zuletzt eingelagerte Ware wird als Erstes wieder entnommen; dort anzuwenden, wo die Verbrauchsfolge keine Rolle spielt, wie bei Sand, Kies, Kohle oder Erz ⁸²⁷

ENGLISCH	to load <i>v</i>⁸²⁸
<i>Def</i>	to put a large quantity into a vehicle or a container ⁸²⁹
<i>Syn</i>	to load up <i>v</i> ⁸³⁰
DEUTSCH	beladen <i>v</i>⁸³¹
<i>Def</i>	ein Fahrzeug oder einen Container mit einer Ladung versehen ⁸³²
<i>Syn</i>	aufladen <i>v</i> ⁸³³
<i>Opp</i>	→entladen <i>v</i> ⁸³⁴

⁸²⁴ KIESEL, 2003, S. 542

⁸²⁵ vgl. GLEIBNER; FEMERLING, 2013, S. 132

⁸²⁶ KIESEL, 2003, S. 542

⁸²⁷ vgl. WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 144

⁸²⁸ SCOTT-SABIC, 2005, S. 33

⁸²⁹ vgl. LONGMAN, 2003, S. 949

⁸³⁰ LONGMAN, 2003, S. 949

⁸³¹ SCOTT-SABIC, 2005, S. 33

⁸³² vgl. DUDEN, 2007, S. 272

⁸³³ DUDEN, 2007, S. 272

⁸³⁴ SCOTT-SABIC, 2005, S. 59

ENGLISCH	logistics <i>n pl</i> ⁸³⁵
<i>Def</i>	the planning and organizing of the supply and movement of materials and goods from the original source through the stages of production, assembly, packing, storage, handling and distribution to the final consumer; important function within companies ⁸³⁶
<i>Syn</i>	→ Supply Chain Management ⁸³⁷
<i>Wend</i>	internal logistics <i>n pl</i> , external logistics <i>n</i> , logistic processes <i>n pl</i> , logistics department <i>n</i> , logistics strategies <i>n pl</i> ⁸³⁸
DEUTSCH	Logistik <i>n f</i> ⁸³⁹
<i>Def</i>	Planung, Steuerung und Kontrolle der Material- und Informationsflüsse zwischen dem Beschaffungsmarkt und Absatzmarkt; genauer lässt sich der Logistikkbegriff mit den „sieben ‚R‘“ ⁸⁴⁰ beschreiben ⁸⁴¹
<i>Syn</i>	→ Supply Chain Management <i>n n</i> ⁸⁴²
<i>Wend</i>	interne Logistik <i>n f</i> , externe Logistik <i>n f</i> , Logistikprozesse <i>n m pl</i> , Logistikabteilung <i>n f</i> , Logistikstrategien <i>n f pl</i> ⁸⁴³

⁸³⁵ WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 148

⁸³⁶ vgl. LOWE, 2002, S. 147

⁸³⁷ online: Bundesvereinigung Logistik (BVL) e. V., 2015b (28.10.2015)

⁸³⁸ online: Linguee GmbH, 2015 (24.10.2015)

⁸³⁹ WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 148

⁸⁴⁰ vgl. Kapitel 2.3; Die „sieben ‚R‘“: die richtigen Güter, in der richtigen Menge, in der richtigen Qualität, zur richtigen Zeit, am richtigen Ort, für den richtigen Kunden zu den „richtigen“ Kosten.

⁸⁴¹ vgl. BICHLER; KROHN; PHILIPPI, 2005, S. 113

⁸⁴² online: Bundesvereinigung Logistik (BVL) e. V., 2015a (28.10.2015)

⁸⁴³ online: Linguee GmbH, 2015 (24.10.2015)

ENGLISCH	logistics of waste disposal <i>n pl</i>⁸⁴⁴
<i>Def</i>	logistics processes to dispose →waste materials for an environmentally friendly and organized use ⁸⁴⁵
<i>Syn</i>	disposal logistics <i>n</i> , reverse logistics <i>n</i> , waste stream logistics <i>n</i> ⁸⁴⁶
DEUTSCH	Entsorgungslogistik <i>n f</i>⁸⁴⁷
<i>Def</i>	Planung, Steuerung und Kontrolle logistischer Prozesse mit →Abfall- und Reststoffen oder unverkäuflichen Produkten ⁸⁴⁸
<i>Syn</i>	Logistik der Entsorgung <i>n f</i> ⁸⁴⁹

ENGLISCH	logistics service provider <i>n</i>⁸⁵⁰
<i>Def</i>	organization, planning, management and control of information and material flows and logistics →networks; known as “one hand companies” with a vast pool of logistics competence, as well as a vast pool of equipment in order to develop the potential to establish the processes required to manage the supply chain ⁸⁵¹
<i>Syn</i>	logistics service company <i>n</i> ⁸⁵²
DEUTSCH	Logistikdienstleister <i>n m</i>⁸⁵³
<i>Def</i>	Unternehmung für logistische Einzel- und Verbundarbeiten; in der Regel verkehrsträgerneutrale Unternehmung für die komplette Planung, Steuerung und Kontrolle von Informations- und Materialströmen als „Dienstleistung aus einer Hand“ ⁸⁵⁴

⁸⁴⁴ WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 67

⁸⁴⁵ vgl. GLEIBNER; MÖLLER, 2011, S. 176

⁸⁴⁶ KIESEL, 2008, S. 449

⁸⁴⁷ WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 67

⁸⁴⁸ vgl. WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 67

⁸⁴⁹ KIESEL, 2008, S. 449

⁸⁵⁰ vgl. WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 149

⁸⁵¹ vgl. GÖBL; FROSCHMAYER, 2011, S. 37-39

⁸⁵² vgl. WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 149

⁸⁵³ vgl. WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 149

⁸⁵⁴ vgl. WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 149

ENGLISCH	movement of goods <i>n</i>⁸⁵⁵
<i>Def</i>	mode transfer, vehicle transfer or warehousing →handling of goods ⁸⁵⁶
<i>Syn</i>	stock turnover <i>n</i> ⁸⁵⁷ , transfer of goods <i>n</i> ⁸⁵⁸
DEUTSCH	Umschlag <i>n m</i>⁸⁵⁹
<i>Def</i>	Bezug auf die →Be- und Entladung von Transportmitteln o-der die →Ein- und Auslagerung von Gütern ⁸⁶⁰
<i>Syn</i>	Warenumschlag <i>n m</i> ⁸⁶¹ , Umladung <i>n f</i> ⁸⁶²

ENGLISCH	network <i>n</i>⁸⁶³
<i>Def</i>	the geographic and logical distribution and networking of the logistics processes such as the →transport, the →movement of goods and the →storage; the related information processes are included ⁸⁶⁴
<i>Syn</i>	logistics network <i>n</i> ⁸⁶⁵
DEUTSCH	Netzwerk <i>n n</i>⁸⁶⁶
<i>Def</i>	die geografische und logische Verteilung sowie Vernetzung der TUL-Prozesse inklusive der dazugehörigen Informationsprozesse ⁸⁶⁷
<i>Syn</i>	logistisches Netzwerk <i>n n</i> ⁸⁶⁸

⁸⁵⁵ online: LEO GmbH, 2015 (24.10.2015)

⁸⁵⁶ vgl. PFOHL, 2010, S. 8

⁸⁵⁷ online: LEO GmbH, 2015 (24.10.2015)

⁸⁵⁸ KIESEL, 2008, S.643

⁸⁵⁹ online: LEO GmbH, 2015 (24.10.2015)

⁸⁶⁰ vgl. BICHLER; KROHN; PHILIPPI, 2005, S. 194

⁸⁶¹ BICHLER; KROHN; PHILIPPI, 2005, S. 184

⁸⁶² online: Linguee GmbH, 2016 (29.07.2016)

⁸⁶³ online: Linguee GmbH, 2015 (24.10.2015)

⁸⁶⁴ vgl. online: Deutsche Post AG, 2008 (29.07.2016)

⁸⁶⁵ online: Linguee GmbH, 2015 (24.10.2015)

⁸⁶⁶ online: Linguee GmbH, 2015 (24.10.2015)

⁸⁶⁷ vgl. online: Deutsche Post AG, 2008 (24.10.2015)

⁸⁶⁸ online: Linguee GmbH, 2015 (24.10.2015)

ENGLISCH	offer <i>n</i> ⁸⁶⁹
<i>Def</i>	first part of a contract creation; to commit the potential customer to a requirement; a purchase order sent to a seller is a form of an offer ⁸⁷⁰
<i>Syn</i>	quote <i>n</i> , quotation <i>n</i> ⁸⁷¹
<i>Opp</i>	→demand <i>n</i> ⁸⁷²
<i>Wend</i>	offer <i>n</i> and acceptance <i>n</i> ⁸⁷³
DEUTSCH	Angebot <i>n</i> ⁸⁷⁴
<i>Def</i>	verbindliche Antwort auf eine Anfrage an den potentiellen Auftraggeber ⁸⁷⁵ <i>od</i> Gesamtheit der Güter auf dem Markt ⁸⁷⁶
<i>Syn</i>	Kaufangebot <i>n n</i> , Offerte <i>n</i> ⁸⁷⁷
<i>Opp</i>	→Nachfrage <i>n</i> ⁸⁷⁸
<i>Wend</i>	Angebot <i>n n</i> und Nachfrage <i>n</i> ⁸⁷⁹

⁸⁶⁹ SCOTT-SABIC, 2005, S. 22

⁸⁷⁰ vgl. CAVINATO, 2000, S. 193

⁸⁷¹ PONS, 2008, S. 41

⁸⁷² DUDEN, 2007, S. 141

⁸⁷³ online: LEO GmbH, 2006-2016 (29.07.2016)

⁸⁷⁴ SCOTT-SABIC, 2005, S. 15

⁸⁷⁵ vgl. BICHLER; KROHN; PHILIPPI, 2005, S. 7

⁸⁷⁶ vgl. DUDEN, 2007, S. 141

⁸⁷⁷ DUDEN, 2007, S. 141

⁸⁷⁸ DUDEN, 2007, S. 141

⁸⁷⁹ SCOTT-SABIC, 2005, S. 15

ENGLISCH	order <i>n</i>⁸⁸⁰
<i>Def</i>	formal agreement between supplier and customer ⁸⁸¹ <i>od</i> intra-corporate communication; an instruction or a request to supply goods ⁸⁸²
<i>Syn</i>	contract <i>n</i> ⁸⁸³
DEUTSCH	Auftrag <i>n m</i>⁸⁸⁴
<i>Def</i>	Vertrag zwischen Auftragnehmer und Auftraggeber über Leistungen und Lieferungen ⁸⁸⁵ <i>od</i> unternehmensinterne Bedarfsmeldung, wie z. B. durch →Kanban ⁸⁸⁶
<i>Syn</i>	Vertrag <i>n m</i> ⁸⁸⁷ , Bestellung <i>n f</i> , Order <i>n f</i> , Anforderung <i>n f</i> ⁸⁸⁸

ENGLISCH	order picking operation <i>n</i>⁸⁸⁹
<i>Def</i>	compilation of a customer shipment from inventory; customer could be an external customer company or an internal acceptance instance like production ⁸⁹⁰
<i>Syn</i>	goods picking <i>n</i> ⁸⁹¹
DEUTSCH	Kommissionierung <i>n f</i>⁸⁹²
<i>Def</i>	Zusammenstellen von Sendungen aus einem Gesamtsortiment bzw. Lagerbestand durch →Spediteure oder Lagerhalter; auftragsbezogenes Kommissionieren; unterschiedliche Kommissioniermethoden und -verfahren möglich ⁸⁹³

⁸⁸⁰ SCOTT-SABIC, 2005, S. 22

⁸⁸¹ vgl. online: CollinsDictionary.com, 2016 (29.07.2016)

⁸⁸² vgl. LONGMAN, 2003, S. 1159

⁸⁸³ PONS, 2008, S. 80

⁸⁸⁴ SCOTT-SABIC, 2005, S. 22

⁸⁸⁵ vgl. BICHLER; KROHN; PHILIPPI, 2005, S. 10

⁸⁸⁶ vgl. BICHLER; KROHN; PHILIPPI, 2005, S. 10

⁸⁸⁷ vgl. BICHLER; KROHN; PHILIPPI, 2005, S. 10

⁸⁸⁸ DUDEN, 2007, S. 1240

⁸⁸⁹ WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 125

⁸⁹⁰ vgl. GLEIßNER; FEMERLING, 2013, S. 123

⁸⁹¹ WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 125

⁸⁹² WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 125

⁸⁹³ vgl. WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 125

ENGLISCH	outsourcing <i>n</i> ⁸⁹⁴
<i>Def</i>	using workers from outside the company to do special corporate tasks ⁸⁹⁵ ; this integration could be successful because of the long-term competitive advantages; service providers undertake logistics tasks such as →transport, →transshipment and →storage; the company's target is an optimization of the overall system ⁸⁹⁶
DEUTSCH	Outsourcing <i>n</i> ⁸⁹⁷
<i>Def</i>	Ausgliederung von Unternehmensaufgaben an Dritte; Ziel dabei ist die Reduzierung von Kosten und die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit; Dienstleister übernehmen hierbei z. B. →Lagerung, →Kommissionierung und/oder →Verpackung ⁸⁹⁸
<i>Syn</i>	Ausgliederung <i>n</i> ⁸⁹⁹

ENGLISCH	package <i>n</i> ⁹⁰⁰
<i>Def</i>	element utilized for warehousing and transportation; consists of the packaged good and its packaging; packages may be compiled to loading units ⁹⁰¹
<i>Syn</i>	parcel <i>n</i> ⁹⁰²
DEUTSCH	Packstück <i>n</i> ⁹⁰³
<i>Def</i>	eine versandfähige und lagerfähige Einheit; die kleinste Einheit einer Sendung bzw. eines →Transports ⁹⁰⁴
<i>Syn</i>	Kollo <i>n</i> ⁹⁰⁵

⁸⁹⁴ WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 174

⁸⁹⁵ vgl. LONGMAN, 2003, S. 1171

⁸⁹⁶ vgl. GÖBL; FROSCHMAYER, 2011, S. 149

⁸⁹⁷ WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 174

⁸⁹⁸ vgl. WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 174

⁸⁹⁹ KIESEL, 2003, S. 572

⁹⁰⁰ WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 176

⁹⁰¹ vgl. GLEIßNER; FEMERLING, 2013, S. 97

⁹⁰² WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 176

⁹⁰³ WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 176

⁹⁰⁴ vgl. BICHLER; KROHN; PHILIPPI, 2005, S. 95

⁹⁰⁵ BICHLER; KROHN; PHILIPPI, 2005, S. 95

ENGLISCH	package <i>n</i> ⁹⁰⁶
<i>Def</i>	a bundle, →parcel or bale an article is protected by; use of wrappers, excelsior, straw, or other packaging and lining material; requires protection against breakage or damage from →handling, →transport or weather ⁹⁰⁷
<i>Syn</i>	packing material <i>n</i> , wrappage <i>n</i> ⁹⁰⁸ , packaging <i>n</i> ⁹⁰⁹
DEUTSCH	Verpackung <i>n</i> <i>f</i> ⁹¹⁰
<i>Def</i>	die Versandfähigkeit von Waren wird somit hergestellt; durch das Verpacken von Gütern entsteht ein →Packstück; die Verpackung muss den Anforderungen des →Transportes und der zu versendenden Waren entsprechen; Unterscheidung in Ein- und Mehrwegverpackungen ⁹¹¹
<i>Syn</i>	Emballage <i>n</i> <i>f</i> ⁹¹²

ENGLISCH	pallet <i>n</i> ⁹¹³
<i>Def</i>	loading aid to form loading units; a device utilized for →transport and →storage; constructed to facilitate handling of goods; made of different materials in different designs, usually made of wood ⁹¹⁴
DEUTSCH	Palette <i>n</i> <i>f</i> ⁹¹⁵
<i>Def</i>	vielseitige Transport- und Ladeplatte; flach oder mit Aufbau, zur Bildung von Transport-, Umschlag,- und Lagereinheiten; stapel- und unterfahrbar; spezielle Paletten im →Luftverkehr und →Seeschiffahrt; Paletten aus Holz, Kunststoff, Metall; eine wichtige Form ist die Euro-Palette, eine europaweit genormte Flachpalette und Gitterboxpalette ⁹¹⁶

⁹⁰⁶ WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 246

⁹⁰⁷ vgl. CAVINATO, 2000, S. 205

⁹⁰⁸ WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 246

⁹⁰⁹ KIESEL, 2008, S. 659

⁹¹⁰ WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 246

⁹¹¹ vgl. BICHLER; KROHN; PHILIPPI, 2005, S. 189

⁹¹² WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 246

⁹¹³ WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 177

⁹¹⁴ vgl. CAVINATO, 2000, S. 205

⁹¹⁵ WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 177

⁹¹⁶ vgl. WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 177

ENGLISCH	production logistics <i>n</i> ⁹¹⁷
<i>Def</i>	associated with manufacturing companies, all tasks according to the planning and controlling of internal processes such as the information and materials flow, →storage and internal →transport ⁹¹⁸
<i>Syn</i>	manufacturing logistics <i>n</i> ⁹¹⁹
DEUTSCH	Produktionslogistik <i>n f</i> ⁹²⁰
<i>Def</i>	Planung, Durchführung und Kontrolle der Material- und Informationsflüsse in einem Produktionssystem ⁹²¹

ENGLISCH	quality management <i>n (QM Abk)</i> ⁹²²
<i>Def</i>	to ensure internal and external quality standards; implementation of activities and means like quality assurance and quality control; quality approved →carriers benefit over those that are not approved ⁹²³
DEUTSCH	Qualitätsmanagement <i>n n (QM Abk)</i> ⁹²⁴
<i>Def</i>	alle Maßnahmen einer Unternehmung mit dem Ziel, Qualität gemäß den internen und externen Anforderungen zu erreichen ⁹²⁵

⁹¹⁷ SCOTT-SABIC, 2005, S. 146

⁹¹⁸ vgl. GLEIßNER; FEMERLING, 2013, S. 13

⁹¹⁹ online: LEO GmbH, 2016 (29.07.2016)

⁹²⁰ SCOTT-SABIC, 2005, S. 146

⁹²¹ vgl. BICHLER; KROHN; PHILIPPI, 2005, S. 141

⁹²² WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 186

⁹²³ vgl. LOWE, 2002, S. 195

⁹²⁴ WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 186

⁹²⁵ vgl. BICHLER; KROHN; PHILIPPI, 2005, S. 147

ENGLISCH	raw material <i>n</i> ⁹²⁶
<i>Def</i>	basic natural substance; input to a production process modifying or transforming it into finished goods or →semi-finished goods ⁹²⁷
DEUTSCH	Rohstoff <i>n m</i> ⁹²⁸
<i>Def</i>	unbehandelter natürlicher Stoff; Weiterverarbeitung oder Veredelung durch industrielle und/oder logistische Prozesse zu →Halbfabrikaten und Fertigprodukten ⁹²⁹
<i>Syn</i>	Rohmaterial <i>n n</i> ⁹³⁰

ENGLISCH	recycling <i>n</i> ⁹³¹
<i>Def</i>	process of turning old, used and/or waste materials into new products; crushing, heating, melting down, reusing materials; targeting waste minimization and protection of the environment ⁹³²
DEUTSCH	Recycling <i>n n</i> ⁹³³
<i>Def</i>	Rückgewinnung, Rückführung in den Wirtschaftskreislauf, Wiederverwertung von Produkten und Stoffen im Rahmen der →Entsorgungslogistik zur erneuten Nutzung ⁹³⁴
<i>Syn</i>	Rückführung <i>n f</i> , Verwertung <i>n f</i> ⁹³⁵

⁹²⁶ SCOTT-SABIC, 2005, S. 156

⁹²⁷ vgl. LOWE, 2002, S. 197

⁹²⁸ SCOTT-SABIC, 2005, S. 156

⁹²⁹ vgl. BICHLER; KROHN; PHILIPPI, 2005, S. 155

⁹³⁰ online: Linguee GmbH, 2016 (29.07.2016)

⁹³¹ WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 188

⁹³² vgl. LOWE, 2002, S. 200

⁹³³ WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 188

⁹³⁴ vgl. WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 188

⁹³⁵ SCOTT-SABIC, 2005, S. 199

ENGLISCH	resources <i>n pl</i> ⁹³⁶
<i>Def</i>	input products or facilities used in the production and logistics processes, e. g. equipment, personnel, means of transport and →storage, oil, coal etc. ⁹³⁷
<i>Syn</i>	rolling stock <i>n</i> ⁹³⁸
DEUTSCH	Betriebsmittel <i>n pl</i> ⁹³⁹
<i>Def</i>	Hilfsmittel im Zuge des Produktionsprozesses, z. B. Fabriken, Maschinen, →Rohstoffe u. a. ⁹⁴⁰
<i>Syn</i>	Produktionsmittel <i>n</i> ⁹⁴¹

ENGLISCH	sea shipping <i>n</i> ⁹⁴²
<i>Def</i>	transportation of goods by sea ⁹⁴³
<i>Syn</i>	sea transport <i>n</i> ⁹⁴⁴ , sea freight transport <i>n</i> ⁹⁴⁵
DEUTSCH	Seeschifffahrt <i>n f</i> ⁹⁴⁶
<i>Def</i>	gewerbsmäßige Beförderung von Personen und Gütern auf dem Seeweg ⁹⁴⁷
<i>Syn</i>	Seefahrt <i>n f</i> ⁹⁴⁸ , Seetransport <i>n m</i> ⁹⁴⁹

⁹³⁶ SCOTT-SABIC, 2005, S. 38

⁹³⁷ vgl. GÜNTHER; MATTFELD; SUHL, 2005, S. 10

⁹³⁸ SCOTT-SABIC, 2005, S. 38

⁹³⁹ SCOTT-SABIC, 2005, S. 38

⁹⁴⁰ vgl. DUDEN, 2007, S. 1321

⁹⁴¹ DUDEN, 2007, S. 1321

⁹⁴² WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 207

⁹⁴³ vgl. GLEIßNER; FEMERLING, 2013, S. 65

⁹⁴⁴ WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 207

⁹⁴⁵ GLEIßNER; FEMERLING, 2013, S. 65

⁹⁴⁶ WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 207

⁹⁴⁷ vgl. BICHLER; KROHN; PHILIPPI, 2005, S. 162

⁹⁴⁸ DUDEN, 2007, S. 1518

⁹⁴⁹ KIESEL, 2008, S. 611

ENGLISCH	semifinished good <i>n</i> ⁹⁵⁰
<i>Def</i>	a product that has not been completely manufactured but it is to be completed at a later time ⁹⁵¹
<i>Syn</i>	semiprocessed item <i>n pl</i> ⁹⁵²
DEUTSCH	Halbfabrikat <i>n</i> ⁹⁵³
<i>Def</i>	ein Produkt, das noch nicht fertiggestellt wurde, jedoch zu einem späteren Zeitpunkt zu einem Fertigprodukt weiterverarbeitet wird ⁹⁵⁴
<i>Syn</i>	unfertiges Erzeugnis <i>n pl</i> ⁹⁵⁵

ENGLISCH	stacker <i>n</i> ⁹⁵⁶
<i>Def</i>	mechanical handling equipment with forks used for stacking, carrying, lifting in warehouses and for loading and unloading vehicles; electrically, gas or diesel powered ⁹⁵⁷
<i>Syn</i>	lift truck <i>n</i> ⁹⁵⁸ , front stacker <i>n</i> , front-end stacker <i>n</i> ⁹⁵⁹
DEUTSCH	Stapler <i>n m</i>; hier: Frontstapler <i>n m</i> ⁹⁶⁰
<i>Def</i>	Handling-Fahrzeug; auf der Frontseite mit einem Hubmast mit nach vorn stehenden Lastgabeln; Lage der Transporteinheit in Fahrrichtung; Frontstapler sind die gebräuchlichsten Stapler für Nutzlasten von mindestens einer Tonne ⁹⁶¹
<i>Syn</i>	Gabelstapler <i>n m</i> ⁹⁶²

⁹⁵⁰ SCOTT-SABIC, 2005, S. 87

⁹⁵¹ vgl. online: CollinsDictionary.com, 2016 (29.07.2016)

⁹⁵² KIESEL, 2008, S. 494

⁹⁵³ SCOTT-SABIC, 2005, S. 87

⁹⁵⁴ vgl. BICHLER; KROHN; PHILIPPI, 2005, S. 77

⁹⁵⁵ KIESEL, 2008, S. 494

⁹⁵⁶ SCOTT-SABIC, 2005, S. 173

⁹⁵⁷ vgl. LOWE, 2002, S. 98

⁹⁵⁸ SCOTT-SABIC, 2005, S. 173

⁹⁵⁹ SCOTT-SABIC, 2005, S. 75

⁹⁶⁰ SCOTT-SABIC, 2005, S. 173

⁹⁶¹ vgl. BICHLER; KROHN; PHILIPPI, 2005, S. 67

⁹⁶² DUDEN, 2007, S. 1601

ENGLISCH	storage <i>n</i>⁹⁶³
<i>Def</i>	key element; storing goods in a →warehouse; processes are supported by data processing technology ⁹⁶⁴
<i>Syn</i>	storing <i>n</i> , warehousing <i>n</i> ⁹⁶⁵
DEUTSCH	Einlagerung <i>n f</i>⁹⁶⁶
<i>Def</i>	zur Lagerung Güter in ein →Lager verbringen; Vorgang wird im Lagerverwaltungssystem erfasst ⁹⁶⁷
<i>Syn</i>	→Auslagerung <i>n f</i> ⁹⁶⁸

ENGLISCH	supply chain management <i>n</i> (SCM <i>Abk</i>)⁹⁶⁹
<i>Def</i>	organization and management of the overall information and materials flow ⁹⁷⁰ ; controlling of all the links in the logistics process from →acquisition of →raw materials to delivery to end user; customer satisfaction at lowest possible costs ⁹⁷¹
<i>Syn</i>	→logistics <i>n pf</i> ⁹⁷²
DEUTSCH	Supply Chain Management <i>n n</i> (SCM <i>Abk</i>)⁹⁷³
<i>Def</i>	Steuerung von Versorgungsketten, der Supply Chain; Optimierung der Gestaltung und Verknüpfung von Geschäftsprozessen entlang der Versorgungs- bzw. Lieferkette vom ersten Vorlieferanten bis zum Endverbraucher ⁹⁷⁴
<i>Syn</i>	→Logistik <i>n f</i> ⁹⁷⁵ , Lieferkettenmanagement <i>n n</i> ⁹⁷⁶

⁹⁶³ SCOTT-SABIC, 2005, S. 55

⁹⁶⁴ vgl. GLEIBNER; FEMERLING, 2013, S. 96

⁹⁶⁵ SCOTT-SABIC, 2005, S. 55

⁹⁶⁶ SCOTT-SABIC, 2005, S. 55

⁹⁶⁷ vgl. BICHLER; KROHN; PHILIPPI, 2005, S. 50

⁹⁶⁸ SCOTT-SABIC, 2005, S. 26

⁹⁶⁹ WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 221

⁹⁷⁰ vgl. LOWE, 2002, S. 236

⁹⁷¹ vgl. KIESEL, 2008, S. 314

⁹⁷² online: Bundesvereinigung Logistik (BVL) e.V., 2015a (28.10.2015)

⁹⁷³ WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 221

⁹⁷⁴ vgl. WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 221

⁹⁷⁵ online: Bundesvereinigung Logistik (BVL) e. V., 2015a (28.10.2015)

⁹⁷⁶ KIESEL, 2008, S. 314

ENGLISCH	supply logistics <i>n pl</i> ⁹⁷⁷
<i>Def</i>	the organization and the physical processes to provide goods and services as input factors for the corporate process concerning industrial companies and trading companies ⁹⁷⁸
<i>Syn</i>	logistics in procurement <i>n pl</i> ⁹⁷⁹
DEUTSCH	Beschaffungslogistik <i>n f</i> ⁹⁸⁰
<i>Def</i>	Teilbereich der →Logistik; Aktivitäten, die mit der Versorgung eines Unternehmens zusammenhängen ⁹⁸¹
<i>Syn</i>	Logistik in der Beschaffung <i>n f</i> ⁹⁸²

ENGLISCH	transport <i>n</i> ⁹⁸³
<i>Def</i>	means to carry or convey goods and people from one place to another via vehicles ⁹⁸⁴
<i>Syn</i>	transportation <i>n</i> ; conveyance <i>n</i> ⁹⁸⁵
<i>Wend</i>	means of transport <i>n pl</i> , transport distance <i>n</i> , hauling distance <i>n</i> ⁹⁸⁶
DEUTSCH	Transport <i>n m</i> ⁹⁸⁷
<i>Def</i>	Bewegung von Gütern mithilfe eines Fahrzeugs vom Ursprungsort zum Zielort; Durchführung mit Frachtführern ⁹⁸⁸
<i>Syn</i>	Beförderung <i>n f</i> ⁹⁸⁹
<i>Wend</i>	Transportkette <i>n f</i> , Transportmittel <i>n n</i> , Transportweg <i>n m</i> ⁹⁹⁰

⁹⁷⁷ WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 28

⁹⁷⁸ vgl. GLEIBNER; FEMERLING, 2013, S. 12

⁹⁷⁹ WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 28

⁹⁸⁰ WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 28

⁹⁸¹ vgl. WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 28

⁹⁸² KIESEL, 2008, S. 401

⁹⁸³ SCOTT-SABIC, 2005, S. 183

⁹⁸⁴ vgl. LOWE, 2002, S. 255

⁹⁸⁵ SCOTT-SABIC, 2005, S. 183

⁹⁸⁶ SCOTT-SABIC, 2005, S. 184

⁹⁸⁷ SCOTT-SABIC, 2005, S. 183

⁹⁸⁸ vgl. BICHLER; KROHN; PHILIPPI, 2005, S. 181

⁹⁸⁹ DUDEN, 2007, S. 1699

⁹⁹⁰ SCOTT-SABIC, 2005, S. 184

ENGLISCH	value added services <i>n pl</i> (VAS Abk)⁹⁹¹
<i>Def</i>	→logistics service providers offer additional services to their clients; specialized and customized processes such as →customs clearance, →packaging, →picking, →reverse logistics ⁹⁹²
DEUTSCH	Value Added Service <i>n m</i> (VAS Abk)⁹⁹³
<i>Def</i>	zusätzliche Dienstleistungen, die über die Kerndienstleistungen eines →Logistikdienstleisters hinausgehen; Mehrwertdienstleistungen wie z. B. Statuskontrollen, Lieferservices, →Verpackung, Bestandsaufnahmen ⁹⁹⁴
<i>Syn</i>	Mehrwertdienstleistung <i>n f</i> ⁹⁹⁵

ENGLISCH	warehouse <i>n</i>⁹⁹⁶
<i>Def</i>	building, room or area for the →storage of goods; additional functions like →order picking operation, →packaging or return processing; goods are prepared or transshipped for oncarriage, may undergo quality checks; maintenance in cases of long storage periods ⁹⁹⁷
<i>Syn</i>	storehouse <i>n</i> ⁹⁹⁸
DEUTSCH	Lager <i>n n</i>⁹⁹⁹
<i>Def</i>	Gebäude oder Fläche zur Bevorratung von Waren für einen bestimmten Zeitraum; mit oder ohne technische Einrichtungen; zusätzlich zur Lagerfunktion flankierende Funktionen, wie Wareneingang, →Kommissionierung, →Verpackung und Versand ¹⁰⁰⁰
<i>Syn</i>	Lagerhalle <i>n f</i> , Lagerhaus <i>n n</i> , Warenlager <i>n n</i> ¹⁰⁰¹

⁹⁹¹ WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 243

⁹⁹² vgl. SOPLE, 2007, S. 147-148

⁹⁹³ WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 243

⁹⁹⁴ vgl. WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 160

⁹⁹⁵ WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 160

⁹⁹⁶ WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 138

⁹⁹⁷ vgl. GLEIßNER; FEMERLING, 2013, S. 96

⁹⁹⁸ WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 138

⁹⁹⁹ WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 138

¹⁰⁰⁰ vgl. BICHLER; KROHN; PHILIPPI, 2005, S. 104

¹⁰⁰¹ DUDEN, 2007, S. 1041-1042 und S. 1890

ENGLISCH	waste material <i>n</i>¹⁰⁰²
<i>Def</i>	created by production, consumption and in logistics processes; objects of →reverse logistics, that are no longer usable ¹⁰⁰³
<i>Syn</i>	waste matter <i>n</i> ¹⁰⁰⁴ , waste products <i>n</i> ¹⁰⁰⁵
DEUTSCH	Abfallstoff <i>n m</i>¹⁰⁰⁶
<i>Def</i>	Reststoffe, für die es keine unmittelbare Verwendung gibt; Möglichkeit der Wiederaufbereitung, Beseitigung durch Verbrennen, Deponieren oder sonstige Entsorgung ¹⁰⁰⁷
<i>Syn</i>	Abfall <i>n m</i> , Rest <i>n m</i> ¹⁰⁰⁸

¹⁰⁰² WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 6

¹⁰⁰³ vgl. GLEIßNER; MÖLLER, 2011, S. 177

¹⁰⁰⁴ online: CollinsDictionary.com, 2016 (28.07.2016)

¹⁰⁰⁵ WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 6

¹⁰⁰⁶ WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 6

¹⁰⁰⁷ vgl. WOITSCHÜTZKE, 2013, S. 6

¹⁰⁰⁸ DUDEN, 2007, S. 83

8 Schlussfolgerung

„Wenn Max Mustermann von seinem PC¹⁰⁰⁹ aus einen Pullover bestellt, den schon am nächsten Tag der Paketbote bringt, dann ist das selbstverständlich. Wenn Erika Mustermann sich im Supermarkt aus vollen Regalen bedient, dann ist das ebenfalls selbstverständlich. Und wenn sich das Ehepaar Mustermann das Traumauto aus langen Ausstattungs- und Zubehörlisten zusammenstellen kann und es vier bis sechs Wochen später wie bestellt bekommt, ist das längst nichts Besonderes mehr.“¹⁰¹⁰

Diese Arbeit hat ein Blick hinter die Kulissen gewagt und es ist festzustellen, dass sich die heutigen Bedürfnisse der Menschen und damit auch der Wirtschaft nur durch komplexe Systeme und Prozesse befriedigen lassen. Dabei helfen Spediteure und Logistikdienstleister Kundenprobleme bestmöglich zu lösen.

Sowohl die Geschichte logistischer Prozesse als auch die Analyse der Herkunft des Wortes „Logistik“ lassen darauf schließen, dass sich die Logistik als Wirtschaftszweig ständig weiterentwickelt. Diese Evolution wird von der Veränderung der Definition der Logistik selbst begründet. Die voranschreitende Globalisierung und der technische Fortschritt bedingen die heutigen vielseitigen logistischen Lösungsmöglichkeiten, schnellere Laufzeiten und eine bessere weltweite Vernetzung sowie höhere Kapazitäten.

Als Ergebnis dieser Arbeit ist festzuhalten, dass die Logistik ein wichtiger Faktor der Weltwirtschaft ist. Aufgrund ihrer Querschnittsfunktion, sowohl innerhalb des Unternehmens als auch unternehmensübergreifend, ist die Logistik in nahezu allen Bereichen des Wirtschaftsgeschehens präsent. Sie nimmt eine interdisziplinäre Stellung ein. In den vorangegangenen Kapiteln wurden sowohl die wichtigsten Prozesse als auch die wichtigsten Funktionen der Logistikbranche beschrieben. Aus der Komplexität der Prozesse und Funktionen heraus entstand der Begriff des Supply Chain Managements. Im Vordergrund steht dabei die Planung, Steuerung und Kontrolle der gesamten Wertschöpfungskette, um Intransparenzen und Potenzialverluste zu umgehen. Aus den Befunden lässt sich außerdem schließen, dass das untersuchte Fachgebiet strategisch, taktisch und administrativ für Produktions-, Handels- und Dienstleistungsunternehmen einen Mehrwert leistet. Logistische Dienstleister werden so tief in die Beschaffungs-, Produktions- und Distributionsfunktionen integriert, dass sie neben den Transport-, Umschlag- und Lagerprozessen ebenfalls Zusatzleistungen übernehmen, die weit über expeditionsübliche Aufgaben hinausgehen können. Aus diesem Grund sind Logistikdienstleister unverzichtbar. Die Potenziale der Branche sind ein Schlüssel zum Unternehmenserfolg. Statistiken und Studien diverser Institutionen,

¹⁰⁰⁹ PC ist die Abkürzung für Personal Computer

¹⁰¹⁰ online: Bundesvereinigung Logistik (BVL) e. V., 2015b (03.11.2015)

wie die der BVL¹⁰¹¹, belegen den Stellenwert des logistischen Wirtschaftszweigs. Die Logistik ist inzwischen der drittgrößte Wirtschaftsbereich in Deutschland.

Die vorausgehenden Analysen haben gezeigt, dass mit der Entwicklung der Logistik ebenfalls neue Wörter entstanden sind. Diese finden Anwendung in der Wirtschaftssprache aber auch im Alltag. Einerseits handelt es bei den Termini um Neuerfindungen, andererseits wurden sie teilweise oder ganz aus der englischen Sprache übernommen. Ein Grund dafür ist der internationale Charakter der Branche. Die damit eingeführten Fremdwörter können oft nicht mehr von den später folgenden Übersetzungen zurückgedrängt werden.

Die Logistik erweist sich als Mittler zwischen Unternehmen und angewandter Forschung, wodurch bereits zahlreiche Wörterbücher, Glossare und Datenbanken entstanden sind. Beide Disziplinen, sowohl die Logistik als auch die Linguistik, sind eng miteinander verzahnt. Bei der Erstellung einer Terminologie wird demzufolge empfohlen, dass Experten des Fachgebietes der Logistik und Linguisten zusammenarbeiten, um einen gemeinsamen Nutzen daraus ziehen zu können. Missverständnisse und Konflikte durch eine unzureichende Vorbereitung auf die Kommunikation in fremden Sprachen und/oder Kulturen sprechen dafür. Aus den Untersuchungen geht hervor, dass nicht allein fachliche Kenntnisse, sondern auch Wissen in linguistischer sowie soziokultureller Hinsicht zu den Erfolgen einer Unternehmung führen.

Es ist zu beachten, dass diese Arbeit die Vielfältigkeit der Logistik nicht vollständig wiedergeben kann. Es sollen ausschließlich Grundlagen der Logistik bzw. des SCM und die in Fachkreisen verwendete Terminologie vorgestellt werden. Ziel war es, einen Überblick über grundlegende logistische Themen zu geben. Hier könnten sich durchaus weiterführende Untersuchungen anschließen.

Genauer zu untersuchen wären auch die zukünftigen Entwicklungstendenzen der Logistik. Welche Potenziale und Strategien gibt es? Ist es gegebenenfalls förderlich, die Digitalisierung im Logistikgewerbe auszubauen? Welche Zukunftstrends erwartet die Branche? Einhergehend mit der Globalisierung entstehen weitere Herausforderungen. Daher wäre es interessant, der Frage nachzugehen, inwieweit eine wachsende Wirtschaft ein verstärktes Verkehrsaufkommen sowie einen steigenden Energie- und Ressourcenverbrauch bedingt. In Anbetracht dessen könnte man detaillierter auf die einzelnen Verkehrsträger eingehen. Wie lässt sich dabei nachhaltige Logistik umsetzen? Auf diese Fragestellungen aufbauend wäre ein umfangreicheres Glossar mit zusätzlichen Betrachtungen möglich.

¹⁰¹¹ vgl. online: Bundesvereinigung Logistik (BVL) e. V., 2016 (18.07.2016)

Quellenverzeichnis

- Allgemeine Deutsche Spediteurbedingungen 2016 (ADSp 2016) i. d. F. vom 01.01.2016. Bonn, 2016, In: [http://www.dslv.org/dslv/web.nsf/gfx/5893D1CAD424BF FAC1257F1D00 38853A/\\$file/DSLIV-ADSp-2016_16Dez15.pdf](http://www.dslv.org/dslv/web.nsf/gfx/5893D1CAD424BF FAC1257F1D00 38853A/$file/DSLIV-ADSp-2016_16Dez15.pdf) (22.07.2016)
- ARNOLD, Dieter; u. a. [Hrsg.]: Handbuch Logistik. 3., neu bearb. Aufl. Berlin, Heidelberg, 2008
- ARNTZ, Reiner; PICHT, Herbert; SCHMITZ, Klaus-Dirk: Einführung in die Terminologiearbeit. 7., vollst. überarb. u. akt. Aufl. Hildesheim, 2014
- BAHADIR, Şebnem; u. a.: Hans J. Vermeer - Grundlegung der Translationswissenschaft: Ein Lebenswerk. Germersheim, 2015, In: <http://www.fb06.uni-mainz.de/vermeer/> (20.10.2015)
- BEEZ, Hans; SCHMÄLTER, Egon: Der Spediteur in der Lagerlogistik. Bd. 4: Fachwissen für Speditions- und Logistikkaufleute. 34. Aufl. Frankfurt am Main, 2010
- BENZ, Michael; u. a.: Der Spediteur und die Logistik. Bd. 38/39: Fachwissen für Speditions- und Logistikkaufleute. 32. Aufl. Frankfurt am Main, 2009
- BICHLER, Klaus; KROHN, Ralf; PHILIPPI, Peter: Gabler Kompakt-Lexikon Logistik. Wiesbaden, 2005
- BRANDENBURG, Hans; u. a.: Güterverkehr - Spedition - Logistik. Leistungserstellung in Spedition und Logistik. 38., überarb. u. erw. Aufl. Troisdorf, 2008
- Bundesvereinigung Logistik (BVL) e. V. [Hrsg.]: Bedeutung für Deutschland. Bremen, 2016, In: <http://www.bvl.de/wissen/bedeutung-fuer-deutschland> (18.07.2016)
- Bundesvereinigung Logistik (BVL) e. V. [Hrsg.]: Logistik-Bereiche. Bremen, 2015a, In: <http://www.bvl.de/wissen/logistik-bereiche> (28.10.2015)
- Bundesvereinigung Logistik (BVL) e. V. [Hrsg.]: Logistik-Definitionen. Bremen, 2015b, In: <http://www.bvl.de/wissen/logistik-definitionen> (03.11.2015)
- BURMASOVA, Svetlana: Empirische Untersuchung der Anglizismen im Deutschen am Material der Zeitung Die WELT (Jahrgänge 1994 und 2004): Dissertation Universität Bamberg. Bamberg, 2009, In: BECKER, Thomas; u. a. [Hrsg.]: Bamberger Beiträge der Linguistik. Bd. 2. Bamberg, 2010
- BURNS, Maria G.: Logistics and Transportation Security. A Strategic, Tactical, and Operational Guide to Resilience. Boca Raton, 2016
- CAVINATO, Joseph L.: Supply Chain and Transportation Dictionary. 4th ed. p. cm. New York, 2000

CAVINATO, Joseph L.: Transportation-Logistics Dictionary. 3rd ed. Washington, D. C., 1989

CLAUSEN, Uwe; GEIGER, Christiane [Hrsg.]: Verkehrs- und Transportlogistik. 2. Aufl. Berlin, Heidelberg, 2013

CollinsDictionary.com [Hrsg.]: Collins. Pioneers in dictionary publishing since 1819. Glasgow, 2016, In: <http://www.collinsdictionary.com/> (29.07.2016)

Deutsche Post AG [Hrsg.]: Logistische Verknüpfung mit System. Bonn, 2008, In: <https://www.dhl-discoverlogistics.com/cms/de/course/management/> (24.10.2015)

Deutsche Post AG [Hrsg.]: Systematic logistics links. Bonn, 2008, In: https://www.dhl-discoverlogistics.com/cms/en/course/management/logistical_net_plan/basic.jsp (29.07.2016)

Deutscher Speditions- und Logistikverband (DSLV) e. V. [Hrsg.]: Leistungsangebot deutscher Speditions- und Logistikdienstleister. Bonn, 2015, In: http://www.dslv.org/dslv/web.nsf/id/pa_de_allg_info.html (25.11.2015)

DIN 2342: Begriffe der Terminologielehre. DIN-Normenausschuss Terminologie (NAT). Definition: Fachsprache. Deutsche Benennung DIN 2342:2011-08. Berlin, 2016, In: <https://www.din.de/de/service-fuer-anwender/din-term/suche-nach-benennung/108580!extendedrestsearch?pageNum=0&hitsPerPage=10&namingId=&formState=DEFAULT&sourceLanguage=de&destinationLanguage=en&state=CURRENT&type=NORM&query=fachsprache&category=&committeeOrganization=&committee=> (16.07.2016)

DOBOS, Csilla; ILLÉS-KOVÁCS, Maria: Typische illokative Sprechaktklassen in der Fachsprache der Logistik. In: *nyelvtudomány, kommunikáció*, Miskolc, 2012, S. 231-244

Dudenredaktion [Hrsg.]: DUDEN. Deutsches Universalwörterbuch. 6., überarb. u. erw. Aufl. Mannheim, Leipzig, Wien, Zürich, 2007

DYCKHOFF, Harald; LACKES, Richard; REESE, Joachim [Hrsg.]: Supply Chain Management and Reverse Logistics. Berlin, Heidelberg, 2004

Ernst Klett Verlag Redaktion [Hrsg.]: PONS. Großwörterbuch. Englisch-Deutsch. Deutsch-Englisch. Stuttgart, 2008

FTSK Germersheim: Leitfaden für terminologische Abschlussarbeiten. Germersheim, 2015, In: <http://www.fb06.uni-mainz.de/2094.php> (04.07.2016)

GLEIßNER, Harald; FEMERLING, J. Christian: Logistics. Basics - Exercises - Case Studies. Heidelberg, New York, London, Dordrecht, 2013

GLEIßNER, Harald; MÖLLER, Klaus: Case Studies in Logistics. Wiesbaden, 2011

- GÖBL, Martin; FROSCHMAYER, Andreas: Logistik als Erfolgspotenzial. Von der Strategie zum logistischen Businessplan. The power of logistics. From strategy to logistics business plan. Deutsch-Englisch. German-English. Wiesbaden, 2011
- GUDEHUS, Timm: Logistik. Grundlagen, Strategien und Anwendungen. 4., akt. Aufl. Heidelberg, 2010
- GÜNTHER, Hans-Otto; MATTFELD, Dirk C.; SUHL, Leena [Hrsg.]: Supply Chain Management und Logistik. Optimierung, Simulation, Decision Support. Heidelberg, 2005
- Handelsgesetzbuch (HGB) i. d. F. des Gesetzes vom 01.01. 2009. In: Gesetzes- und Textsammlung für Kaufleute für Spedition und Logistikdienstleistung. Eine Auswahl der wichtigsten Gesetzestexte, Verordnungen und Bedingungen für Kaufleute für Spedition und Logistikdienstleistung, 20. Aufl. Schwäbisch Gmünd, 2012
- HARRISON, Alan; VAN HOEK, Remko: Logistics Management and Strategy. Competing Through the Supply Chain. 3rd ed. p. cm. Harlow, London, 2008
- HEISERICH, Otto-Ernst; HELBIG, Klaus; ULLMANN, Werner: Logistik. Eine praxisorientierte Einführung. 4., vollst. überarb. u. erw. Aufl. Wiesbaden, 2011
- HENNING, Rainer: Fusion in Österreichs Stückgutmarkt. In: DVZ Deutsche Verkehrs-Zeitung, Jg. 70, 2016, Nr. 42, S. 7
- HODEA, Ingo; MEYER-BROCKEL, Bernd; ZIEGLER, Karl-Hermann: Der Spediteur-Sammelgutverkehr. Bd. 13: Fachwissen für Speditions- und Logistikkaufleute. 34. Aufl. Frankfurt am Main, 2011
- HOFFMANN, Jürgen: Risikomanagement in Logistikunternehmen und Logistiknetzwerken. Risikopotenziale erkennen und erfolgreich bewältigen – mit zahlreichen Praxis-situationen und Beispielen. Eisenach, 2014
- HÖLSER, Thorsten [Hrsg.]: LORENZ. Bd. 1: Leitfaden für Spediteure und Logistiker in Ausbildung und Beruf. 24., kompl. überarb. Aufl. Hamburg, 2014
- HÖLSER, Thorsten [Hrsg.]: LORENZ. Bd. 2: Leitfaden für Spediteure und Logistiker in Ausbildung und Beruf. 19., kompl. überarb. Aufl. Hamburg, 2013
- HUTH, Michael: Einführung in die Logistik. 2012
- IMMEN, Holger; OBERTHÜR, Uli; SCHMÄLTER, Egon: Der Spediteur in der Lagerlogistik. Bd. 37: Fachwissen für Speditions- und Logistikkaufleute. 33. Aufl. Frankfurt am Main, 2010
- KEGYES, Erika: Die Fachsprache der Logistik oder was hat die Germanistik mit der Logistik zu tun. In: Publicationes Universitatis Miskolcensis. Tomus XV. Beiträge der II Germanistischen Konferenz Interdisziplinarität in der Germanistik Annäherungen in der Literatur-, Sprach- und Kulturwissenschaft. Fasciculus 3. Miskolc, 2010, S. 215–225

KEIDEL, Petra; BORCHERT, Friederike; JANIAK, Tomasz: Thesaurus Logistik. Eine neue Dimension des Terminologiemanagements. In: Glottodidactica, Jg. 40, 2013, H. 2, S. 1-14

KIESEL, Jens: Dictionary of Logistics and Supply Chain Management. Fachwörterbuch Logistik und Supply Chain Management. English-German. Deutsch-Englisch. 15., wes. überarb. u. erw. Aufl. Erlangen, 2008

KLOTZ, Heinrich: Contargo bündelt das Bahngeschäft. In: DVZ Deutsche Verkehrs-Zeitung, Jg. 70, 2016, Nr. 53, S. 6

KOVTUN, Oksana: Wirtschaftsanglizismen. Zur Integration nicht-indigener Ausdrücke in die deutsche Sprache. Bd. 7: Mehrsprachigkeit. Münster, New York, München, Berlin, 2000

KRAMER, Gabriela; TOMPKINS, Arthur George; WOLTER, Hermann: Englisch für kaufmännische Berufe. Fachkurs Spedition. Stuttgart, 2000

KUEHNE + NAGEL INC [Hrsg.]: Add a new perspective to your supply chain management. KN Login 360° visibility. Active control. Schindellegi, 2016, In: http://www.kn-portal.com/fileadmin/user_upload/documents/about_us/KN_LOGIN/2014_07_14_KN_Login_Salesfolder_UE_International_Version_single_pages.pdf (13.08.2016)

Langenscheidt-Redaktion [Hrsg.]: LONGMAN. Dictionary of Contemporary English. Das neue DCE. 7th ed., new ed. p. cm. München, London, 2003

LEO GmbH [Hrsg.]: LEO Dictionary. Sauerlach, 2006-2016, In: <http://dict.leo.org> (29.07.2016)

LEO GmbH [Hrsg.]: LEO Dictionary. Sauerlach, 2015, In: <http://dict.leo.org> (24.10.2015)

Lernpower GmbH [Hrsg.]: Wikilogistics. Online Enzyklopädie für Logistik und Supply Chain Management. Oberflachs, 2016, In: <http://www.wikilogistics.ch/> (28.07.2016)

Linguee GmbH [Hrsg.]: Linguee. Wörterbuch Englisch-Deutsch und Suche in einer Milliarde Übersetzungen. Köln, 2015, In: <http://www.linguee.de/> (21.10.2015, 24.10.2015)

Linguee GmbH [Hrsg.]: Linguee. Wörterbuch Englisch-Deutsch und Suche in einer Milliarde Übersetzungen. Köln, 2016, In: <http://www.linguee.de/> (29.07.2016)

logistik jobs GmbH [Hrsg.]: logistik-woerterbuch.de. Magdeburg, 2013, In: <http://www.logistik-woerterbuch.de/> (28.07.2016)

LOWE, David: The Dictionary of Transport and Logistics. London, 2002

MOSS, Christoph [Hrsg.]: Die Sprache der Wirtschaft. Wiesbaden, 2009

PFOHL, Hans-Christian: Logistiksysteme. Betriebswirtschaftliche Grundlagen. 8., neu bearb. u. aktual. Aufl. Berlin, Heidelberg, 2010

- POHOSYAN, Aram: Übersetzungsprobleme in der Wirtschaftskommunikation: untersucht an Übersetzungen aus dem Russischen und Ukrainischen ins Deutsche: Dissertation Technische Universität Darmstadt. Darmstadt, 2005
- SCHICK, Uwe: Logistikketten verstehen. München, 2009
- SCHUGK, Michael: Interkulturelle Kommunikation in der Wirtschaft. Grundlagen und interkulturelle Kompetenz für Marketing und Vertrieb. 2., aktual. u. erw. Aufl. München, 2014
- SCOTT-SABIC, Vanessa: Logistik-Wörterbuch Deutsch-Englisch/Englisch-Deutsch. Dictionary of Logistics German-English/English-German. 2., neu bearb. u. erw. Aufl. Heidelberg, 2005
- SOPLE, Vinod V.: Logistics Management. The Supply Chain Imperative. Singapur, 2007
- Springer Gabler Verlag [Hrsg.]: Gabler-Wirtschaftslexikon. Das Wissen der Experten. Stichwort: Straßenverkehr. Wiesbaden, 2015, In: <http://wirtschaftslexikon.gabler.de/Definition/strassenverkehr.html?referenceKeywordName=Stra%C3%9Feng%C3%BCterverkehr> (28.10.2015)
- STOLZE, Radegundis: Fachübersetzen - Ein Lehrbuch für Theorie und Praxis. Berlin, 2009
- STOLZE, Radegundis: Übersetzungstheorien: Eine Einführung. 5., überarb. u. erw. Aufl. Tübingen, 2008
- TEN HOMPEL, Michael; HEIDENBLUT, Volker: Taschenlexikon Logistik. Abkürzungen, Definitionen und Erläuterungen der wichtigsten Begriffe aus Materialfluss und Logistik. 3., bearb. u. erw. Aufl. Berlin, Heidelberg, 2011
- VOTH, Martin: Leistungsprozesse Spedition und Logistik. Informationshandbuch. 4. Aufl. Troisdorf, 2008
- VOTH, Martin; HESSE, Gernot: Leistungsprozesse Spedition und Logistik. Informationshandbuch. 11. Aufl. Köln, 2015
- WOITSCHÜTZKE, Claus-Peter: Pocket-Handbuch Spedition und Logistik. Fachwörter von A bis Z – Deutsch und Englisch. 4. Aufl. Köln, 2013
- YANG, Wenliang: Anglizismen im Deutschen am Beispiel des Nachrichtenmagazins DER SPIEGEL. Tübingen, 1990
- ZERFAß, Ansgar; PIWINGER, Manfred: Handbuch Unternehmenskommunikation. Strategie - Management - Wertschöpfung. 2., vollst. überarb. Aufl. Wiesbaden, 2014

Ehrenwörtliche Erklärung

„Ich erkläre hiermit ehrenwörtlich“,

1. dass ich meine Bachelorthesis mit dem Thema „Analyse von Funktionen und Prozessen in der Logistik - eine Terminologearbeit im Sprachenpaar Deutsch - Englisch/Englisch - Deutsch“ ohne fremde Hilfe angefertigt habe,
2. dass ich die Übernahme wörtlicher Zitate aus der Literatur sowie die Verwendung der Gedanken anderer Autoren an den entsprechenden Stellen innerhalb der Arbeit gekennzeichnet habe und
3. dass ich meine Bachelorthesis bei keiner anderen Prüfung vorgelegt habe.

Ich bin mir bewusst, dass eine falsche Erklärung rechtliche Folgen haben wird.

Molschleben, den 21.08.2016



Julia Bärwolf