

Export und internationales Marketing

Grundzüge des Außenhandels aus deutscher Sicht

Version 2.52 © Harry Zingel 2000-2007, [EMail: HZingel@aol.com](mailto:HZingel@aol.com), [Internet: http://www.zingel.de](http://www.zingel.de)

Nur für Zwecke der Aus- und Fortbildung - Keine Haftung bei Fehlern!

Inhaltsübersicht

1.	Grundlegende Definitionen	3	3.2.4.	Straßengüterverkehr	20
1.1.	Binnenhandel	3	3.2.4.1.	Eignung des Straßenverkehrs	20
1.2.	Intrahandel	3	3.2.4.2.	Politische Einschränkung des Straßenverkehrs	20
1.3.	Internationaler Handel	3	3.2.4.3.	Steuerliche Einschränkung des Straßenverkehrs	21
1.4.	Internationales Marketing	4	3.2.4.4.	Exkurs: Maut-Kostenrechnung	22
1.5.	Globalisierung und Internationalisierung	4	3.2.5.	Wichtige Verpackungsarten	22
1.6.	Die sogenannte Triadisierung	4	3.2.5.1.	Container	22
2.	Grundzüge des internationalen Marketing	4	3.2.5.2.	Paletten	22
2.1.	Tätigkeitsbereiche des internationalen Marketing	4	3.3.	Dokumente im Außenhandel	23
2.2.	Motive für internationale Beziehungen	5	3.3.1.	Versandpapiere	23
2.3.	Arten internationaler Wirtschaftsbeziehungen	5	3.3.1.1.	Das Konossament	23
2.3.1.	Indirekter Export	5	3.3.1.2.	Der Ladeschein	24
2.3.2.	Direkter Export	6	3.3.1.3.	Der Frachtbrief	24
2.3.3.	Lizenzerteilung	6	3.3.1.4.	Internationale Spediteurdokumente	24
2.2.3.1.	Allgemeines zum Lizenzgeschäft	6	3.3.2.	Versicherungspapiere	24
2.3.3.2.	Exkurs zum Franchising	6	3.3.2.1.	Transportversicherungsschein	24
2.3.4.	Formen der Unternehmenskooperation	7	3.3.2.2.	Kreditversicherungsschein	25
2.3.4.1.	Die Arbeitsgemeinschaft	7	3.3.3.	Handels- und Zollpapiere	25
3.2.4.2.	Das Konsortium	8	3.3.3.1.	Die Handelsrechnung	25
3.2.4.3.	Das Joint Venture	9	3.3.3.2.	Das Ursprungszeugnis	25
2.3.5.	Direktinvestition	10	3.3.3.3.	Die Warenverkehrsbescheinigung	25
2.3.6.	Sonderformen internationaler Geschäftsbeziehungen	11	3.3.3.4.	Statistische Meldungen im Intrahandel	25
2.3.6.1.	Veredelungsverkehr	11	3.3.3.5.	Grundzüge des Zollverfahrens	26
2.3.6.2.	Kompensationsgeschäfte	11	3.3.3.5.1.	Zollwertberechnung	26
2.4.	Strategisches Marketing im internationalen Bereich	12	3.3.3.5.2.	Detailvorschriften zur Wareneinfuhr	27
2.4.1.	Grundsätzliche Strategieelemente	12	3.3.3.5.3.	Einzelheiten zum Versandverfahren	28
2.4.2.	Die „Philosophien“ der Internationalisierung	12	3.3.3.6.	Sonstige Warenbegleitpapiere	29
2.4.3.	Internationale Marktkommunikation	12	3.3.4.	Lagerhaltungspapiere	29
2.4.3.1.	Beibehaltung des Werbethemas	12	3.4.	Internationaler Zahlungsverkehr	29
2.4.3.2.	Anpassung des Werbethemas	12	3.4.1.	Internationale Überweisungen	29
2.4.4.	Internationale Preispolitik	13	3.4.1.1.	Grundbegriffe zu internationalen Zahlungssystemen	29
2.4.5.	Mega-Marketing als „Meta-Strategie“	13	3.4.1.2.	Die IBAN	30
2.4.6.	Internationale Wertstrategien	13	3.4.2.	Schecks und Wechsel	30
2.5.	Die Rahmenbedingungen innerhalb der EU	14	3.4.3.	Internationale Zahlungssicherung	30
2.5.1.	Die Warenverkehrsfreiheit	15	3.4.3.1.	Vorauszahlung	31
2.5.2.	Die Personenverkehrsfreiheit	15	3.4.3.2.	Nachnahme	31
2.5.3.	Die Dienstleistungsfreiheit	15	3.4.3.3.	Dokumenteninkasso	31
2.5.4.	Die Kapital- und Zahlungsverkehrsfreiheit	15	3.4.3.4.	Dokumentenakkreditiv	32
2.6.	Besondere Risiken im Außenhandel	16	3.4.3.4.1.	An einem Dokumentenakkreditiv Beteiligte	32
2.6.1.	Kundenspezifische Risiken	16	3.4.3.4.2.	Wichtige Akkreditivarten	32
2.6.2.	Länderspezifische Risiken	16	3.4.3.4.3.	Sonderformen des Akkreditivs	32
2.6.3.	Sonstige Risiken	16	3.4.3.5.	Lieferung auf Ziel	33
3.	Die Abwicklung internationaler Geschäfte	17	3.4.3.6.	Auslieferung gegen Bankbestätigung	33
3.1.	Die INCOTERMS	17	3.4.3.7.	Frachtbrief-Inkasso	33
3.1.1.	Gruppe „E“	17	4.	Partner im Außenhandel	33
3.1.2.	Gruppe „F“	17	5.	Abkürzungen und Codes im Außenhandel	36
3.1.3.	Gruppe „C“	17	5.1.	Handelscodes	36
3.1.4.	Gruppe „D“	17	5.2.	Airline Codes	40
3.2.	Transportwesen im Außenhandel	18	5.2.1.	Geordnet nach Codes	40
3.2.1.	Seefrachtverkehr	18	5.2.2.	Geordnet nach Airlines	44
3.2.1.1.	Unternehmerische Entscheidungsprobleme	18	5.3.	Ländercodes nach ISO 3166	48
3.2.1.2.	Arten von Seeverkehr	18	5.3.1.	Geordnet nach Codes	48
3.2.2.	Luftfrachtverkehr	20	5.3.2.	Geordnet nach Ländernamen	52
3.2.2.1.	Eignung des Luftverkehrs	20	5.4.	Die deutschen Kfz-Kennzeichen	56
3.2.2.2.	Arten von Luftfrachtraten	20	5.4.1.	Geordnet nach Kennzeichen	56
3.2.3.	Eisenbahnverkehr	20	5.4.2.	Geordnet nach Städtenamen	63
3.2.3.1.	Eignung des Eisenbahnverkehrs	20	5.5.	U.S. State Codes	69
3.2.3.2.	Arten von Eisenbahnfrachten	20	5.5.1.	Geordnet nach Codes	69
3.2.3.3.	Huckepackverkehr	20	5.5.2.	Geordnet nach States	70

In Zeiten wachsender Internationalisierung werden Unternehmen zunehmend zu überstaatlichen Einrichtungen. Dies verdeutlicht die Bedeutung des internationalen Marketings um so mehr als enge nationalstaatliche Überreglementierung, die besonders ein deutscher Virus wahr, nunmehr langsam abgebaut wird. Dieses Skript faßt die wichtigsten Aspekte des internationalen Marketing zusammen. Neben gängigen Marketingstrategien und Typen grenzüberschreitender Geschäfte werden auch internationale Liefer- und Zahlungsbedingungen betrachtet.

Die folgenden Dateien enthalten numerische Lösungen zu den hier dargestellten Problemen und sollten ggfs. ausprobiert werden:

Devisenterminrechner.xls Berechnet die Kosten der Kurssicherung.
Euro-Geldscheinprüfer.xls Prüfsummenrechner für Euro-Geldscheine.
INCOTERMS Rechner.xls Berechnet die Kosten nach den Incoterms.

Teil dieses Manuskripts ist die außerdem Microsoft® Access Datenbank „Commercial Code Database 2000.mdb“.

1. Grundlegende Definitionen

1.1. Binnenhandel

Unter Binnenhandel werden alle Rechtsgeschäfte innerhalb eines Staates verstanden. Die Definition des Staates ist dabei zumeist auf die Verfassung bzw. jeweils anwendbare internationale Übereinkünfte gestützt. Deutschland hat zwar keine Verfassung¹, aber als Staatsgebiet kann hilfsweise der Geltungsbereich des Grundgesetzes verstanden werden. Was sich also innerhalb von Deutschland abspielt, ist als Binnenhandel nicht Gegenstand dieses Skriptes.

1.2. Intrahandel

Intrahandel ist der Handel zwischen den Ländern der Europäischen Union. Hierbei kann man unterscheiden:

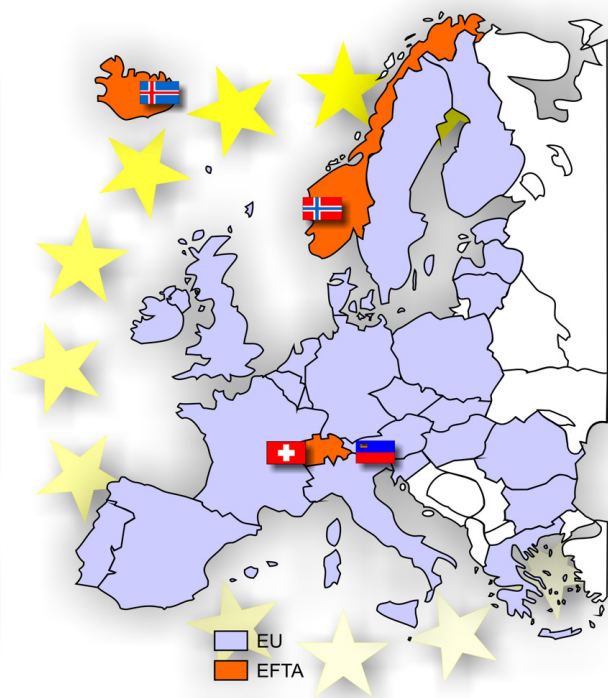
- Euro-Intrahandel im engeren Sinne zwischen Ländern, die den Euro eingeführt haben und
- Intrahandel im weiteren Sinne zwischen Euro-Ländern und EU-Staaten, die den Euro (noch) nicht eingeführt haben, oder nur zwischen Staaten, die den Euro nicht als Währungseinheit eingeführt haben.



Der Geltungsbereich des Intrahandels ist durch den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft (EG-Vertrag) definiert. Derzeit gültig ist die Amsterdamer Fassung des Vertrages, die eine Überarbeitung und Erweiterung der Vertragsversion aus Maastricht 1992 ist. Weitere Rechtsquellen waren früher die römischen Verträge (EWG, EAG und EGKS) und werden in Zukunft u.a. die Verfassung der Europäischen Union sein, falls eine solche zustandekommt.

Durch den EG-Vertrag werden zahlreiche spezielle Rechtsnormen festgelegt, die die Risiken im Intrahandel erheblich reduzieren und langfristig zu einem einheitlichen Rechtsgebiet führen könnten. Der Intrahandel nähert sich damit schrittweise dem Binnenhandel an, und könnte durch eine entsprechend fortgeführte europäische Einigung eines Tages ganz im Binnenhandel aufgehen.

Alternativ kann die Europäische Freihandelszone EFTA (European Free Trade Association) als Intrahandelsbereich (oder als indirekte Erweiterung zur Europäischen Union) gesehen werden. Allerdings gehören nur noch wenige Staaten der EFTA an:



1.3. Internationaler Handel

Jeder Handel eines in einem EU-Mitgliedsstaat ansässigen Unternehmens mit einem Vertragspartner außerhalb der Grenzen der Europäischen Union (und/oder der EFTA), oder zwischen Unternehmen oder Staaten gänzlich außerhalb der Europäischen Union (und/oder der EFTA), ist internationaler Handel im eigentlichen Sinne. Hierbei ist die verwendete Währung (zumeist der US\$, aber in zunehmendem Maße auch der Euro) nicht mehr erheblich, sondern nur das Überschreiten der EU-Außengrenze. Der internationale Handel ist für die deutsche Wirtschaft nicht nur wegen ihrer grundsätzlichen Exportorientierung re-

¹ Zur Verfassungsdebatte vgl. Art. 146 GG. Dort steht: „Dieses Grundgesetz, das nach Vollendung der Einheit und Freiheit Deutschlands für das gesamte deutsche Volk gilt, verliert seine Gültigkeit an dem Tage, an dem eine Verfassung in Kraft tritt, die von dem deutschen Volke in freier Entscheidung beschlossen worden ist“. Hieraus schließen wir im Wege des Umkehrschlusses: das Grundgesetz ist (1) keine Verfassung und (2) nicht vom deutschen Volke in freier Entscheidung (sondern von den alliierten Siegermächten des 2. Weltkrieges) beschlossen worden. Diese Analyse ist freilich bei der herrschenden Kaste unpopulär, denn sie offenbart den Mangel an demokratischer Legitimation.

levant, sondern auch, weil deutsche Unternehmen auf Importbeschränkungen im Ausland oder Rationierungen und Verknappungen im Inland (z.B. Energie- und Mobilitätsrationierung durch Emissionshandel und Maut) mit der Errichtung von Produktionsstandorten im Ausland reagieren. Die dann vollkommen außerhalb der EU stattfindenden Geschäfte sind immernoch für den deutschen Außenhandel als internationale Geschäfte relevant, wenn sie von deutschen Unternehmen veranlaßt und abgewickelt werden.

1.4. Internationales Marketing

Der Begriff „internationales Marketing“ bezieht sich klassischerweise auf den Begriff der Nation, umfaßt also den Intrahandel ebenso wie den internationalen Handel im eigentlichen Sinne.

Ebenso bezieht sich der Begriff „international“ auf alles, was zwischen Staaten vorgeht, auch zwischen denen der Europäischen Union. Trotz der formalen Einführung einer Unionsbürgerschaft (Art. 17ff EGV), die schon nach EG-Vertrag die Nationalität nicht ersetzen soll (Art. 17 Satz 3 EGV), ist es bis zu einer echten europäischen Nationalität noch ein Weg, der nach Jahrhunderten eher als nach Jahrzehnten zählt - wenn dieses Ziel jemals erreicht wird.

1.5. Globalisierung und Internationalisierung

Wir definieren „Globalisierung“ im Rahmen dieser Darstellung als einen weltweiten (globalen) Prozeß fortschreitender wirtschaftlicher Integration, der insbesondere durch ein hohes Maß internationaler Handels- und Kapitalströme sowie durch rapiden technologischen Fortschritt gekennzeichnet ist.

Während die Internationalisierung die übernationale Ausweitung eines einzelnen Unternehmens bedeutet, also aus einem Unternehmen eine übernationale Institution macht, ist die Globalisierung der weltwirtschaftliche Integrationsprozeß, der aus der Internationalisierung zahlreicher (eigentlich: *aller*) Unternehmen resultiert. Man kann daher sagen, daß Globalisierung und Internationalisierung einander komplementär bedingen.

Es lassen sich drei wesentliche treibende Kräfte der Globalisierung identifizieren, die in diesem Skript zugrundegelegt werden:

- die Liberalisierung von Märkten und Marktzutritten,
- Technischer Fortschritt (insbesondere der Kommunikations- und Verkehrstechnologien) und
- die Internationalisierung von Geld- und Gütermärkten.

1.6. Die sogenannte Triadisierung

Als „Triade“ bezeichnet man die drei großen wirtschaftlichen Machtblöcke der Welt, nämlich den amerikanischen Wirtschaftsraum, insbesondere die North American Free Trade Association (NAFTA) sowie die Mercosur-Staaten Südamerikas, Japan und die Europäische Union; manchmal wird auch unterschieden in Westeuropa, Amerika (oder nur Nordamerika, insbesondere die USA und Kanada) sowie den gesamten Asien-Pazifik-Raum.

Der Begriff impliziert die immer enger werdende Integration der Triadenstaaten untereinander („Triadisierung“) und enthält die Denkmöglichkeit des weitgehenden Verschwindens nationaler Einzelstaaten und der Reduktion der wirtschaftlichen Struktur der Welt auf drei große Wirtschaftsräume, innerhalb derer Zoll- und Handelschranken weitgehend abgebaut sind (z.B. im Rahmen des EU-Vertrages), zwischen denen aber Handelskonflikte ausgetragen werden.

Regionale Integration ist die Verbindung einst nationaler und selbständiger Volkswirtschaften zu übernationalen Wirtschaftsräumen. Die Marktintegration erfolgt über die Öffnung der Märkte der Partnerländer und basiert auf einer Eigendynamik. Dieser wachsende Integrationsdruck auf Nichtmitglieder, der sich z.B. in der Osterweiterung der EU 2004 zeigt, wird auch als sogenannte Domino-Theorie bezeichnet, derzufolge sich immer weniger Staaten (wie etwa die Schweiz) eine Neutralität leisten können (oder wollen). Die institutionelle Integration erfolgt über die Etablierung einer supranationalen Ordnung (z.B. der Organe der EU).

Formen der Marktintegration sind

- die Präferenzzone,
- die Freihandelszone,
- die Zollunion und
- der gemeinsame Markt.

Formen der institutionellen Integration sind

- die gemeinschaftliche Marktordnung,
- die Wirtschaftsunion,
- der Wirtschafts- und Währungsunion.

Die Triadisierung ist daher für die Fortsetzung und Vertiefung der Globalisierung auf primär wirtschaftlicher (und sekundär auch auf kultureller) Ebene von zentraler Bedeutung. Sie kann als notwendige Folge der Globalisierung betrachtet werden.

2. Grundzüge des internationalen Marketing

2.1. Tätigkeitsbereiche des internationalen Marketing

Internationales Marketing umfaßt zunächst aus volkswirtschaftlicher Sicht folgende Märkte:

- den Geldmarkt für grenzüberschreitende Geldgeschäfte,
- den Gütermarkt für grenzüberschreitende Warenlieferungen und
- den Arbeitsmarkt für grenzüberschreitende Arbeitsverhältnisse.

Für alle diese Märkte gelten die oben skizzierten Formen übernationaler Integration. Sie alle unterliegen damit der Globalisierung.

Jeder Markt kann weiterhin unterteilt werden in

- Import und
- Export.

Auf dem Geldmarkt ist diese Unterscheidung wenig aussagekräftig, weil Export wie Importvorgänge gleichermaßen

ßen stattfinden. Auf dem Gütermarkt importiert Deutschland hauptsächlich Rohstoffe und Energie bzw. Energieträger und exportiert Fertigprodukte. Auf dem Arbeitsmarkt importiert Deutschland zahlreiche Arbeitskräfte für spezifische Branchen, insbesondere die Baubranche aber auch etwa das Informationsgewerbe. Gleichzeitig werden einerseits Führungsmitarbeiter deutscher Firmen ins Ausland geschickt; gleichzeitig gibt es inzwischen eine große Zahl deutscher Arbeitnehmer in Arabien, die speziell Dienstleistungs- und technische Berufe ausüben.

2.2. Motive für internationale Beziehungen

Diese können sehr vielfältig sein:

- Neue Absatz- oder Beschaffungsmärkte finden und damit
- Umsatz- und Gewinnausweitung;
- Besonders bei stagnierendem oder zurückgehendem Binnenabsatz können diese beiden Motive von existenzieller Bedeutung sein, etwa für die Automobilindustrie;
- Diversifikation des Unternehmens im Wege der Internationalisierung;
- Flucht vor staatlicher Überreglementierung besonders in Deutschland;
- Flucht vor hohen Steuern und Abgaben, wiederum ein für den deutschen Wirtschaftsraum typisches Motiv;
- Umgehung deutscher Sozialnormen etwa durch geringere Löhne für Ausländer (besonders im Baugewerbe);
- Einkauf von Know-how (besonders im Informationsgewerbe) und damit die
- Korrektur jahrzehntelanger Fehler besonders in der deutschen Bildungspolitik, die sich immer noch mehr mit der Lyrik des Barock als mit VisualBASIC und dem Internet befaßt;
- Beschaffung von Rohstoffen oder anderen Produkten, die in Deutschland nicht zu haben sind.

Man kann sagen, daß im Zuge der Internationalisierung heute außenwirtschaftliche Beziehungen für Unternehmen realistisch und häufig anzutreffen sind, die solche Wirtschaftsformen früher nichtmal erwogen hätten. Da selbst der Vertrieb über Internet-Auktionshäuser schon als Maßnahme der Internationalisierung bezeichnet werden kann ist offensichtlich, daß die Anknüpfung internationaler Wirtschaftsbeziehungen heutzutage einfacher und viel schneller möglich ist als noch vor wenigen Jahren. Es ist daher offenbar, daß die hierdurch entstehende Konkurrenzstruktur die Märkte gründlich durcheinander-

gewirbelt hat, und es ist nicht zu erwarten, daß der nunmehr in Gang geratene Prozeß in der nächsten Zeit zum Stillstand kommen wird.

2.3. Arten internationaler Wirtschaftsbeziehungen

Wie betrachten in diesem Abschnitt die grundsätzlichen Formen internationaler Geschäftstätigkeit und bewerten diese nach ihrer Eignung für bestimmte Situationen und ihren sonstigen Eigenschaften.

2.3.1. Indirekter Export

Indirekter Export liegt vor, wenn ein Unternehmen sich einer anderen Organisation bedient, um eine internationale Beziehung anzuknüpfen, und selbst sich nicht im Ausland engagiert. Von „gelegentlichem Export“ spricht man bei passiver Geschäftsaufnahme; „aktiver Export“ ist die gezielte Definition eines Zielmarktes im Ausland.

Typisch ist stets die Beteiligung einer dritten Stelle, etwa eines Maklers oder eines Verbandes. Man unterscheidet hierbei vier verschiedene Typen der indirekten Kontaktaufnahme:

1. Export über einen Exporthändler im Inland,
2. Export über einen Exportvertreter im Inland,
3. Exportanbahnung über eine Verbandsorganisation,
4. Exportanbahnung über einen Export Management Dienstleister.

Wichtige Verbandsorganisationen sind:

- Industrie- und Handelskammern mit Hauptaufgaben in Bereichen wie Zollwesen, Außenwirtschaft, Ausschreibungen, Wettbewerbsrecht, Industrienormen, Vertragsgestaltung und Steuern,
- Auslandshandelskammern, die sich um Geschäftsanbahnungen, Finanzierungen, ausländische Behörden oder Informationen kümmern,
- Die Bundesstelle für Außenhandelsinformationen mit eigenem Korrespondentennetz, Wirtschaftsinformationen, Marktforschungsdaten zu Arbeitsmarkt, Wettbewerbssituation oder Ausschreibungen,
- Die zahlreichen Ländervereine der jeweiligen Zielländer,
- Die Internationale Handelskammer (International Chamber of Commerce - ICC),
- Der Ausstellungs- und Messeausschuß der Deutschen Wirtschaft (AUMA),
- Die Centrale Marketinggesellschaft der deutschen Agrarwirtschaft (CMA),

Übersicht über die Arten des Markteinstieges in Auslandsmärkte

Klein	Umfang des Engagements, des Risikos und der Kontrolle des Gewinnpotentials:				Groß
Indirekter Export	Direkter Export	Lizenzerteilung	Kooperation	Direktinvestition	
<i>Gelegentlicher Export</i> ist passive Geschäftsaufnahme „von Zeit zu Zeit“; <i>aktiver Export</i> bei Festlegung auf einen bestimmten Zielmarkt.	Zumeist Sonderfall des planmäßig veranstalteten <i>aktiven Exportes</i> .	Alle Verträge im Bereich des Markenzeichen-, Gebrauchsmuster-, Urheber- und Patentrechtes; ferner Franchising.	Zusammenschluß oder Kooperation mit ausländischem Partner bei geteiltem Eigentum, gemeinsamer Leitung und Kontrolle und Aufteilung der Gewinne.	Aufbau oder Erwerb eigener Niederlassungen im Ausland zumeist ohne- oder nur mit Minderheitsfremdbeteiligung.	

- Die Ausfuhrkreditgesellschaft (AKA),
- Branchenverbände und Fachverbände.

2.3.2. Direkter Export

Dieser ist zumeist ein Sonderfall des planmäßig veranstalteten indirekten Exportes. Unterscheidungsmerkmal ist das Vorhandensein einer eigenen Organisationsstruktur im Ausland. Wiederum unterscheidet man vier verschiedene Arten:

1. Angegliederte oder eigenständige Exportabteilung im Inland. Hier wickelt ein eigener Exportmanager mit eigener Mannschaft des Export ab. Die Organisation ist zumeist eine eigene Abteilung im Stab-Linien-System, ggfs. auch ein Profit Center;
2. Unternehmenssparte oder Tochtergesellschaft für das Auslandsgeschäft. Dies ist eine Weiterentwicklung der Exportabteilung zumeist bei diversifizierten Unternehmen; bessere Marktpräsenz, Lagerhaltung, Werbung usw.
3. Reisende Exportvertreter, die die Zielmärkte bearbeiten und sich zumeist auf bestimmte geographische Gebiete spezialisieren und dort Geschäftsmöglichkeiten erkunden und über Kontakte zur Politik und relevanten Entscheidungsträgern verfügen,
4. Im Ausland ansässige Händler oder Vertreter.

Der direkte Export erfordert erheblich größere Ressourcen und ist deutlich kostenintensiver als der indirekte Vertriebsweg. Anders als dieser ermöglicht er jedoch eine wesentlich intensivere Marktbearbeitung, besonders wenn reisende Vertreter selbst aus dem Zielgebiet stammen und dort über Kontakte zu Entscheidungsträgern verfügen.

Das 1999 eingeführte steuerrechtliche Verbot, im Ausland gezahlte Schmiergelder steuerrechtlich im Inland als Betriebsausgaben geltend zu machen, ist eine direkte Erschwernis des Exports, weil Bestechungsgelder in zahlreichen Ländern unerlässlich und kulturell mehr oder weniger anerkannt und üblich sind.

2.3.3. Lizenzerteilung

Lizenzerteilungen betreffen Verträge mit ausländischen Partnern über

- Markenzeichen-, Gebrauchsmuster-, Urheber- und Patentrecht oder
- Franchising.

Im ersten Fall werden sowohl deutsche Unternehmen ausländische Produzenten lizenzieren als auch Lizenzen bei ausländischen Anbietern einkaufen; der zweite Fall betrifft vorwiegend die Lizenzierung von Dienstleistungskonzepten ausländischer Partner an deutsche Betreiber, etwa Coca Cola, Burger King oder McDonalds. Der Unterschied ist allgemein, daß durch Lizenzerteilung ein einzelnes Recht (wie z.B. ein Marken- oder Patentrecht) lizenziert wird, während durch Franchising eine Vielzahl aufeinander bezüglicher Rechte kollektiv lizenziert wird. Diese Mehrzahl von Rechten verkörpert i.d.R. eine Geschäftsidee, die der Franchisegeber insgesamt an den Franchisenehmer gewährt.

2.2.3.1. Allgemeines zum Lizenzgeschäft

Einzellizenzierungen sind insbesondere im Produktionsbereich häufig, wenn Patente oder Gebrauchsmuster zur Nutzung an Hersteller lizenziert werden.

Vorteile der Lizenzerteilung sind: Relativ preiswert, Abwälzung des Risikos auf den Franchise- oder Lizenznehmer.

Nachteile der Lizenzerteilung sind: Geringe Kontrolle über Produktqualität, Produktverfügbarkeit, Preisgestaltung; Gewinne werden verschenkt, wenn das Produkt im Ausland Erfolg hat.

Sonderfälle der Lizenzerteilung sind Management-Verträge und Auftragsfertigung im Ausland. Diese Strategien waren insbesondere mit den Ländern des Warschauer Paktes und später mit den Neuen Bundesländern üblich und häufig und sind heute seltener.

Lizenzstrategien sind in Ländern ohne gewerbliche Schutzrechte bzw. in denen solche Rechte praktisch nicht durchsetzbar sind selten erfolgreich. Das betrifft den ehemaligen Ostblock ebenso wie etwa Latin America, China oder Southeast Asia.

2.3.3.2. Exkurs zum Franchising

Franchising ist eine vertikale Vertriebsform, bei der ein Franchise-Nehmer von einem Franchise-Geber eine komplette Geschäftsidee lizenziert, diese dann aber ein weitgehend eigener Regie vermarktet. Der Franchise-Nehmer lizenziert damit ein immaterielles Wirtschaftsgut, das produktrechtlich geschützt sein sollte.

Im Rahmen des Franchisevertrages ist zumeist auch ein verbilligter oder ausschließlicher Bezug von Waren oder Dienstleistungen des Franchise-Gebers und i.d.R. auch ein Gebietsschutz geregelt. Hinsichtlich des Grades der Unabhängigkeit des Franchise-Nehmers und des Umfangs der von ihm gekauften Geschäftsidee lassen sich verschiedene Varianten unterscheiden. In jedem Falle sind Franchise-Geber und Franchise-Nehmer selbständige Kaufleute, zwischen denen kein Arbeitsverhältnis begründet wird.

Nach der Ansiedlung des Franchising-Systems in der Produktionskette unterscheidet man vier Typen von Franchising:

- Herstellergeführtes Großhandelsfranchising: wenn ein Hersteller nur mit Großhandelsbetrieben Franchising-Verträge schließt (wenn etwa Coca-Cola seine Produkte über Franchising-Systeme im Großhandel an den Einzelhändler vermarktet),
- Herstellergeführtes Einzelhandelsfranchising: wenn etwa Autofirmen mit Einzelhändlern Franchising-Verträge abschließen,
- Großhandelsgeführtes Einzelhandelsfranchising: wenn Großhändler wie Photo Porst mit Einzelhändlern Franchising-Verträge abschließen,
- Service-Franchising: Franchising einer Dienstleistungsidee, etwa bei McDonalds, Schlüsseldiensten

oder dem Eismann-Tiefkühl-Heimservice, oftmals in Verbindung mit Einzelhandelselementen.

Die Kosten, Ausgaben und Aufwendungen des Franchising-Systems selbst umfassen Fixkosten und variable Kosten:

- Eine Einstiegsgebühr, mit der die Lizenz anfänglich erworben wird,
 - Zumeist laufende Franchise-Gebühren (etwa pro Jahr oder Monat),
 - In manchen Fällen einen Anteil vom Umsatz,
 - Oftmals eine Werbegebühr etwa für die Durchführung von Marktforschungs- und Werbemaßnahmen durch den Franchise-Geber,
 - Investitionen, um das Geschäft in Gang zu setzen,
 - notwendiges Eigenkapital, das etwa im Wege einer Kapitalbedarfsrechnung ermittelt werden kann.
- Nur ein relativ kleiner Anteil der vorhandenen Franchising-Systeme hat sich langfristig durchgesetzt. Da viele Franchising-Modelle sich primär an Existenzgründer richten, denen es oft an Erfahrung mangelt, folgen hier ein paar Tips, worauf man beim Vertragschluß besonders achten sollte:
- Pyramidensysteme: Soll ein Franchisenehmer selbst wieder als Franchisegeber auftreten, d.h., andere Teilnehmer für dasselbe System gewinnen, so liegt ein Pyramidenmodell vor. Pyramidenmodelle sind unter Nichtkaufleuten illegal (§6c UWG) und strafbewehrt, unter Kaufleuten zwar rechtlich unverboden aber keinesfalls seriös. Auch Stichworte wie „Network Marketing“ oder „Multi Level Marketing“ decken in der Regel Betrugsmodelle.
 - Know-how: Im Vertrag muß erklärt sein, von welchem Wissen der Lizenznehmer profitieren soll. Für Banalitäten braucht er keinen Franchise-Partner. Das Know-how muß wesentlich und geheim sein.
 - Schutzrechte: Verlangen Sie von der Zentrale einen schriftlichen Nachweis, daß Schutzrechte wie zum Beispiel Markenname oder Patent eingetragen sind. Sonst beansprucht sie ein Wettbewerber und Sie verlieren Ihre Geschäftsbasis.
 - Einstiegsgebühr: Die meisten Zentralen verlangen für Schulungen, Schutzrechte und Know-how eine Einstiegsgebühr. Lassen Sie sich genau vorrechnen, was Sie damit bezahlen. Der Franchise-Geber sollte im Vertrag auflisten, welche Vorleistungen damit abgegolten sind. Sonst reduziert sich eine „aufwendige Werbekampagne“ zur Eröffnung darauf, daß Sie einige Handzettel verteilen.
 - Laufende Gebühr: Manche Franchise-Geber kassieren zusätzlich eine Pauschale oder einige Prozent des Umsatzes pro Monat für laufende Dienstleistungen, Marktbeobachtung, Werbung oder Schulung. Auch hier sollte im Vertrag aufgeschlüsselt sein, welche Aktivitäten sich dahinter verbergen. Das Handbuch sollte zum Beispiel Mustertexte für Anzeigen enthalten.
 - Laufzeit: Sie investieren erhebliche Summen in Ihr Franchise-Unternehmen. Achten Sie darauf, daß der Vertrag lange genug läuft, damit sich Ihr Einsatz amortisieren kann. In der Regel gilt der Vertrag zunächst für fünf bis zehn Jahre – mit der Option, ihn um fünf Jahre zu verlängern.
 - Preisbindung: Die Zentrale darf den Lizenznehmern nicht vorschreiben, welchen Preis sie verlangen dürfen. Unverbindliche Empfehlungen sind nur bei Markenartikel erlaubt (§14 Abs. 1 GWB).
 - Wareneinkauf: Wenn der Franchise-Geber die Waren selbst herstellt oder nur er deren Qualität garantieren kann, darf er seine Partner verpflichten, die Produkte von der Zentrale zu kaufen. Einen Teil seines Angebotes darf der Lizenznehmer jedoch in der Regel vom freien Markt beziehen.
 - Gebietsschutz: Nur etwa 40 Prozent aller Zentralen garantieren ihren Lizenznehmern, daß sie in ihrem Geschäftsgebiet keine anderen Filialen eröffnen. Die Klausel schützt Sie davor, daß eine Zentrale wahllos Lizenzen vergibt, um mit Eintrittsgebühren ihr Geld zu verdienen.
 - Warendarlehen: Statt volle Zahlung bei Lieferung zu verlangen, finanzieren viele Zentralen die Waren vor. Ein zweischneidiges Schwert: Wenn Sie eine kurze Kündigungsfrist für den Kredit vereinbart haben, sind Sie von der Zentrale abhängig.
 - Widerrufsrecht: Die Zentrale muß Sie bei Vertragschluß formgerecht informieren, daß sie innerhalb einer bestimmten Zeit (meistens einer Woche) widerrufen können. Unterläßt sie das, oder ist die Widerrufsbelehrung unlesbar klein und unauffällig, sind immer wesentlich längere Widerrufsfristen anwendbar.

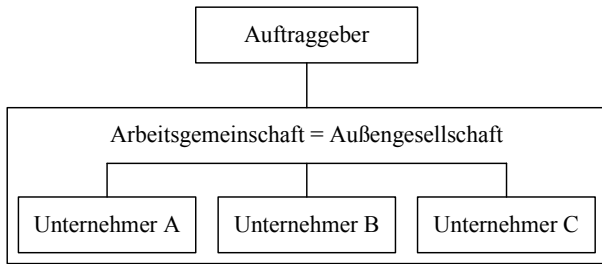
2.3.4. Formen der Unternehmenskooperation

Eine Unternehmenskooperation liegt vor, wenn mindestens zwei Unternehmen zusammenarbeiten, ohne daß einer der Partner mit einem anderen Partner fusioniert, d.h., alle Teilnehmer einer Kooperationsvereinbarung behalten ihre wirtschaftliche Selbständigkeit. Die wichtigsten Formen von Kooperationen sind die Arbeitsgemeinschaft, das Joint Venture und das Konsortium.

2.3.4.1. Die Arbeitsgemeinschaft

Diese ist eine besonders im Baugewerbe häufige Form der Zusammenarbeit mehrerer Unternehmen in der Form einer Gesellschaft bürgerlichen Rechts mit dem Ziel der gemeinsamen Durchführung eines Auftrages oder Projektes. Die Arbeitsgemeinschaft ist oft eine Gelegenheitsgesellschaft, wenn die Kapazitäten eines einzelnen Unternehmens nicht ausreichen, ein bestimmtes Ziel zu erreichen. Obwohl die einzelnen Teilnehmer ihre rechtliche Selbständigkeit vollständig bewahren, schließt die Arbeitsgemeinschaft nach außen doch in eigenem Namen Verträge ab, die im Innenverhältnis gemäß §§705ff BGB wirksam sind. Die Abgrenzung zum Konsortium ist daher oft schwierig.

Man unterscheidet vielfach die „echte“ und die „unechte“ Arbeitsgemeinschaft. Bei der „echten“ Arbeitsgemeinschaft besteht die Gesellschaft im Außen- und im Innenverhältnis:

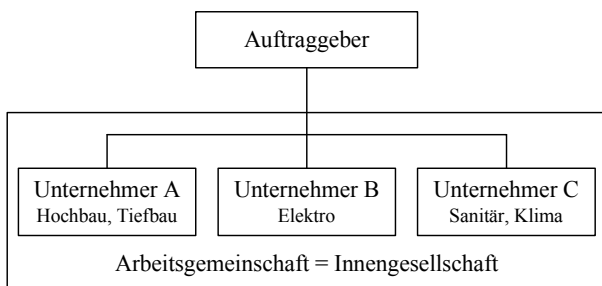


Die Gesellschaft tritt im eigenen Namen nach außen dem Auftraggeber gegenüber auf, hat also ein Außenverhältnis, besteht aber auch zwischen den Gesellschaftern, also im Innenverhältnis. Sie ist damit eine bürgerliche Gesellschaft im eigentlichen Sinne.

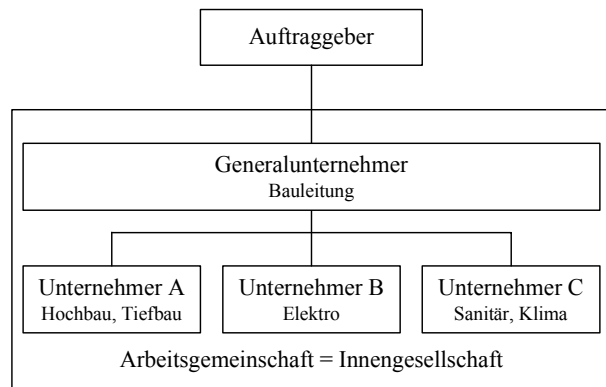
Vielfach tritt einer der teilnehmenden Unternehmer als Geschäftsführer oder Hauptunternehmer auf, der dann zumeist auch für die Abrechnung und Verteilung der Gewinne verantwortlich ist; dies bedarf allerdings einer entsprechenden Absprache. Ansonsten sind alle Mitglieder der Arbeitsgemeinschaft alle gleichermaßen im Außenverhältnis vertretungsberechtigt (§709 Abs. 1 BGB).

Das Vorhandensein eines eigenen Kapitals oder Vermögens ist nicht erforderlich, weil das bürgerliche Recht keine diesbezüglichen Vorschriften enthält; mangels einer anderen Vereinbarung leisten alle Teilnehmer gleiche Beiträge (§706 Abs. 1 BGB), die z.B. auch in Arbeit bestehen können.

In der Praxis hat sich aber eher die „unechte“ Arbeitsgemeinschaft als häufig anzutreffende Form etabliert. Sie kommt in zwei Varianten vor, ist aber stets nur eine Innengesellschaft, d.h., die Arbeitsgemeinschaft tritt nicht nach außen als selbständige juristische Person auf. In einer möglichen Variante interagiert der Auftraggeber direkt mit allen Beteiligten:



Der Auftraggeber erteilt damit direkt Aufträge an alle einzelnen Unternehmer, die jeweils ihre eigenen Rechnungen stellen und selbst abrechnen; die Arbeitsgemeinschaft besteht nur darin, daß die teilnehmenden Unternehmer sich gegenseitig bei der Arbeit unterstützen und koordinieren. Bei einer anderen Variante hingegen tritt ein Unternehmer als Generalunternehmer auf, und gibt selbst Aufträge an andere Unternehmen weiter:



Die zweite Variante ist auch als „stille“ Arbeitsgemeinschaft denkbar. In diesem Fall weiß der Auftraggeber gar nichts von den Unternehmen, an die der Generalauftragnehmer selbst seine Aufträge weiterreicht. Durch gleichzeitiges Management mehrerer Projekte erlangt der Generalunternehmer einen Kostenvorteil, der teilweise auch an den Auftraggeber weitergegeben wird. Er tritt dann oft als „Baumanagement“ auf. Auch hier besteht jedoch zwischen dem Generalunternehmer und den von ihm beauftragten Unternehmern durch das gemeinsame Ziel eine bürgerliche Gesellschaft. Die Unternehmen, die die eigentliche Arbeit ausführen, heißen Subunternehmer oder Subauftragnehmer und interagieren niemals direkt mit dem eigentlichen Auftraggeber.

3.2.4.2. Das Konsortium

Ein Konsortium ist generell jede vertragliche Vereinbarung zwischen zwei oder mehr Vertragsparteien, die auf die gemeinsame Durchführung eines Geschäftes oder eines Projektes gerichtet ist, und sich nach Abschluß dieses Projektes wieder auflöst. Das Konsortium ist damit vom Joint Venture durch seine bereits anfänglich festgelegte zeitliche Beschränkung auf die Dauer des Projektes oder Geschäftes beschränkt; aus dem gleichen Grund werden auch im Rahmen von Konsortien i.d.R. keine Tochtergesellschaften zur Durchführung des jeweiligen Projektes gegründet. Vielmehr führen die Konsortialpartner das jeweilige Geschäft selbst in kooperativer Weise gemeinsam durch. Anders als in einer Arbeitsgemeinschaft werden in der Form des Konsortiums vorwiegend Finanzierungsprojekte, aber auch Normierungen und technische Standardisierungen geführt. Die Abgrenzung zur Arbeitsgemeinschaft kann aber schwierig oder im Einzelfall unmöglich sein.

Binnenwirtschaftlich ist das Konsortium wie auch die Arbeitsgemeinschaft eine Form der bürgerlichen Gesellschaft; in der Praxis werden Konsortien wie auch Joint Ventures aber häufig auch grenzüberschreitend zwischen verschiedenen Partnern in unterschiedlichen Ländern zur Durchführung von Projekten geschlossen, die die Ressourcen oder Fähigkeiten eines einzelnen der Partner überschreiten. Das deutsche bürgerliche Recht ist dann nicht mehr anwendbar.

Das Konsortium ist ein wesentliches Mittel der Internationalisierung, weil es jedem Partner erlaubt, sich den

politischen oder ideologischen Zwängen in seinem Heimatbereich zu entziehen.

Da im Rahmen eines Konsortialvertrages kein Tochterunternehmen gegründet wird, vertritt einer der Konsortialpartner das Konsortium nach außen. Der von den Mitgliedern (Konsorten) bestellte Konsortialführer führt außerdem das Konsortialkonto und verteilt das Konsortialergebnis nach Vertrag oder ggfs. nach den §§705ff BGB.

Die häufigste Form eines Konsortiums ist das Bankenkonsortium. Mehrere Kreditinstitute tun sich hier zur Finanzierung von Großvorhaben oder auch zur Sanierung angeschlagener Unternehmen etwa im Rahmen von Insolvenzverfahren zusammen. Viele Konsortialkredite werden auch an Staaten vergeben. Wesentlicher Zweck dieser Form des Konsortiums ist neben der Aufbringung der oft sehr großen Summen die Risikostreuung auf mehrere Kreditgeber, weil das Kreditrisiko möglicherweise für eine einzelne Konsortialbank untragbar wäre. Das Konsortium kann damit Teil der Risikomanagementsysteme der beteiligten Unternehmen sein. Auch zwischenstaatliche Projekte werden oft konsortialfinanziert, etwa der Eurotunnel, an dessen Finanzierung über 200 Banken beteiligt sind.

Es lassen sich verschiedene Arten von Konsortien unterscheiden:

- nach dem Verwendungszweck der Konsortialkredite: Einfache Kreditkonsortien und Projektfinanzierungskonsortien;
- nach dem Zeitpunkt der Kreditvergabe: Kreditkonsortien im engeren Sinne, die zu Zeit der ordnungsgemäßen Geschäftstätigkeit einen Kredit vergeben, und Sanierungskonsortien, die erst entstehen, wenn durch eine Kreditfinanzierung eine drohende Insolvenz abgewendet werden soll. Sogenannte Stillhaltekonsortien sind ein Sonderfall: hier wird - manchmal sogar stillschweigend! - vereinbart, einen Kredit nicht fällig zu stellen, um eine Insolvenz durch die Fälligkeit zu vermeiden.
- nach rechtlicher Struktur: Parallelkredite sind koordinierte Darlehen ohne verbindliche Abmachung zwischen den Kreditgebern, Außenkonsortien sind Vertretungsverhältnisse, bei denen Banken im Außenverhältnis vom Konsortialführer vertreten werden, Innenkonsortien sind Konstruktionen, in denen alle Banken nach außen selbständig auftreten, aber nur untereinander zusammenarbeiten, so daß eine verdeckte BGB-Gesellschaft entsteht, die ein Außenstehender nicht erkennen kann. Diese Konstruktion ähnelt der unechten Arbeitsgemeinschaft. Bei einem sogenannten Unterkonsortium schließlich beteiligt sich eine Bank am Konsortialanteil eines anderen Kreditinstitutes, ohne aber selbst Mitglied des Konsortiums zu werden.

Die bilanzielle und rechtliche Einordnung des Konsortiums ist schwierig; neben der Eigenschaft als Gesellschaft bürgerlichen Rechts kann ein faktischer Konzern vorlie-

gen, insbesondere beim Unterkonsortium. In manchen Fällen kann das Konsortium aber auch als Anwendungsfall der stillen Gesellschaft betrachtet werden. Da viele Konsortien auf nationaler Ebene stattfinden, ist jedoch in der Regel nationales Recht beteiligt; die Regelungen der IFRS/IAS hinsichtlich Joint Ventures sind dagegen in aller Regel nicht anwendbar.

Neben der Anwendung im Bankensektor sind große Industrieprojekte auf europäischer oder weltweiter Ebene oft als Konsortium strukturiert. Airbus Industries ist ein gutes Beispiel hierfür. Zudem werden internationale technische Standards oft durch Konsortien festgelegt, die mehr oder weniger fest organisiert sind; gute Beispiele sind etwa die im Internet verwendeten Kommunikationsstandards wie HTML oder XML. In diesem Fall ist der besondere Vorteil, daß durch die Beteiligung möglichst zahlreicher Konsortialpartner ein einheitlicher Standard entsteht, der einen Synergieeffekt für alle Beteiligten schafft. Auch die „Trusted Computing Platform Alliance“ ist ein solches Konsortium (TCPA, jetzt Trusted Computing Group, TCG); in diesem Fall kann der Versuch, praktisch alle relevanten Hersteller auf eine einheitliche Norm zu verpflichten, markttheoretisch aber auch als Kartell verstanden werden, weil man in den 90er Jahren beim Versuch, Kontrolle über individuelle Rechner durch Einführung der Seriennummer des Pentium III Prozessors zu erlangen, ganz offensichtlich nicht breit genug normiert hatte, so daß dieses Projekt gescheitert ist. Das Beispiel zeigt gut, daß „zu große“ Konsortien eher Wettbewerbsbeschränkungen sind und daher vermieden werden sollten (Recht der Wettbewerbsbeschränkungen!).

3.2.4.3. Das Joint Venture

Ein Joint Venture ist allgemein jede vertragliche Vereinbarung zwischen zwei oder mehr Vertragsparteien, die auf die gemeinsame Durchführung eines Geschäftes oder eines Projektes gerichtet ist. Das Joint Venture kann damit binnenwirtschaftlich wie schon die vorstehenden Formen ebenfalls eine Form der bürgerlichen Gesellschaft darstellen; in der Praxis werden Joint Ventures jedoch grenzüberschreitend zwischen verschiedenen Partnern in unterschiedlichen Ländern zur Durchführung von Projekten geschlossen, die die Ressourcen oder Fähigkeiten eines einzelnen der Partner überschreiten. Das Joint Venture ist damit ein wesentliches Mittel der Internationalisierung, weil es jedem Partner erlaubt, sich den politischen oder ideologischen Zwängen in seinem Heimatbereich zu entziehen.

Das Joint Venture ist dem Konsortium ähnlich, unterscheidet sich aber dadurch, daß es in der Regel nicht zeitlich beschränkt ist.

Charakteristisch ist zumeist die Gründung eines Gemeinschaftsunternehmens durch die Joint Venture Partner, die ihre jeweilige rechtliche und wirtschaftliche Selbständigkeit behalten. Es entsteht damit ein Konzern mit mehreren Muttergesellschaften. Das auf diese Art ausgegliederte Unternehmen erbringt die jeweils angestrebte Leistung oder Funktion. Das Joint Venture ist damit auch eine Form des Outsourcings. Die Joint Venture Partner sind

nach Kapitaleinlage oder nach jeweiliger vertraglicher Vereinbarung an den Gewinnen, Verlusten und sonstigen Ergebnissen wie etwa Markenwert oder Forschungsergebnissen beteiligt.

Vorteile eines Joint Ventures sind:

- **Kostenvorteile:** Kostendegression durch Größe und durch Produktvielfalt,
- **Potentialvorteile:** Verstärkung des Finanzportfolios, Verbesserung der Auslastung der Produktionsmittel, Steigerung des Qualitätsniveaus, Vergrößerung des Know Hows, Verbesserung des Marktzuganges im Land der jeweils anderen Joint Venture Partner,
- **Risikovorteile:** Risikominderung durch Fehlerausgleich, Risikostreuung durch Investitionsaufteilung,
- **Ergebnisvorteile:** Breiteres Verwertungsspektrum der Ergebnisse, Schnellere Markterschließung, Umgehung politischer Restriktionen (z.B. bei Genforschung, in der Nukleartechnologie oder bei Umweltschutzrepräsentationen) in jeweils einem der Teilnehmerländer.

Nachteile der Joint Venture Strategie sind:

- **Kostennachteile:** Gründungskosten für das Gemeinschaftsunternehmen, Koordinationskosten insbesondere bei Kooperation von Partnern mit unterschiedlichem kulturellem Hintergrund oder verdeckt konträren Zielen, Transportkosten bei materieller Produktion,
- **Politische Konflikte:** Joint Ventures werden in manchen Ländern insbesondere in Ostasien zweckentfremdet, eine Technologie von einem ausländischen Partner zu erlernen, um sie nachher u.U. unter Mißachtung von Rechtsschutznormen in eigener Regie weiterzubauen (z.B. Magnetschwebetechnologie in China),
- **Abhängigkeitsnachteile:** Eigenständigkeitseinbußen, Flexibilitätseinbußen, teilweise oder u.U. weitgehende Offenlegung von Betriebsgeheimnissen, was insbesondere problematisch ist bei Kooperationen mit Ländern, in denen die Rechtsnormen des Produktschutzes nicht vorhanden oder nicht durchsetzbar sind (China!).

Joint Ventures werden von der Bundesregierung, der Europäischen Union und anderen übernationalen Organisationen gefördert, obwohl sie den Kontroll- und Führungsinteressen der nationalen Regierungen zuwiderlaufen können. Auf nationaler Ebene sind mögliche Ansprechpartner die Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) und die Deutsche Entwicklungsgesellschaft (DEG); auf Ebene der EU sind dies die Europäische Investitionsbank (EIB) und die Europäische Bank für Wiederaufbau und Entwicklung (EBRD). Auf weltweiter Ebene schließlich bestehen Fördermöglichkeiten durch die Weltbank.

Da fast alle Joint Ventures übernational sind, ist die Übersicht über die anwendbaren Regelungsquellen heterogen. Allerdings findet mit zunehmender Verbreiterung der Anwendung der International Accounting Standards (IFRS/IAS) eine Konzentration auf IAS 31 als gemeinsame Rechtsquelle statt. IAS 31 unterscheidet drei Arten von Joint Ventures:

- Jointly controlled operations,
- Jointly controlled assets,
- Jointly controlled entities.

Jointly controlled operations sind gemeinsam betriebene Geschäftsbereiche und müssen so berichtet werden, daß über Umfang und Art der (gemeinsamen) Kontrolle und die hierfür eingegangenen Verpflichtungen Rechenschaft abgelegt wird. Jointly controlled assets sind gemeinsam beherrschte Vermögensgegenstände. Über diese ist auf einer proportional basis zu berichten, d.h., der jeweilige Anteil des Bilanzierenden ist zugrunde zu legen. Jointly controlled entities sind Gemeinschaftsunternehmen, also Unternehmen, die im Besitz mehrerer Obergesellschaften zugleich stehen. In diesem Fall ist das benchmark treatment die nach den jeweiligen Anlagen gefertigte konsolidierte Bilanz; eine erlaubte Alternative ist die Equity-Methode. Die Rechnungslegung der Joint Ventures orientiert sich damit am Konzernrechnungswesen.

Anteile, die für den Weiterverkauf gehalten werden, müssen auf jeden Fall als Wirtschaftsgüter (investments) behandelt werden; sie sind damit nicht Teil des eigentlichen Joint Ventures.

2.3.5. Direktinvestition

Direktinvestition besteht im Aufbau oder Erwerb eigener Niederlassungen im Ausland zumeist ohne- oder nur mit Minderheitsfremdbeteiligung. Besondere Vorteile dieser Strategie liegen in

- der Nähe zum Zielmarkt,
- der Abwicklung von Garantiefällen,
- dem Zugang zur Gerichtsbarkeit im Zielmarkt,
- Kosteneinsparungen bei Ausschaltung von Maklern und Agenturen,
- preiswerteren Arbeitskräften, die nicht zu deutschen Konditionen beschäftigt werden müssen,
- besserem Image im Zielland und
- Beziehungen zur dortigen Politik, besonders bei Korruption und Vetternwirtschaft.

Nachteile der Direktinvestitionsstrategie sind:

- Hoher Kapitalbedarf und entsprechend hohe Fixkosten,
- Schwieriger Rückzug, wenn ein Produkt ein Flop wird oder das gesamte Engagement eingeschränkt oder beendet werden soll,
- Problemen mit ausländischer Mentalität und Kultur,
- Ethnische Unterschiede.

Die Direktinvestitionsstrategie wird nur bei ausreichend großen Auslandsmärkten oder bei ausreichend eingegrenzten Inlandsmärkten sinnvoll sein. Im Zuge der zunehmenden Öko-Repression innerhalb der Europäischen Union, und des dynamischen Wachstums von Auslandsmärkten wie z.B. China, wird die Direktinvestition immer wichtiger. Obwohl es sich eigentlich um eine Strategie für eher große Unternehmen handelt, eignet sie sich immer besser, vor nationalen Ideologien zu flüchten und wird daher auch für die deutsche Industrie, die im Ausland längst mehr als in Deutschland fertigt, immer wichtiger.

2.3.6. Sonderformen internationaler Geschäftsbeziehungen

Sonderformen sind seltener anzutreffende Arten von grenzüberschreitenden Geschäftsbeziehungen. Hierzu zählt man insbesondere:

- Veredelungsverkehr und
- Kompensationsgeschäfte

2.3.6.1. Veredelungsverkehr

Veredelungsverkehr liegt vor, wenn ein Produkt vorübergehend zur Weiterbearbeitung („Veredelung“) in ein anderes Land gebracht wird.

- „Passiver Veredelungsverkehr“ liegt vor, wenn ein Produkt aus Deutschland heraus in ein anderes Land zur Weiterbearbeitung transportiert wird, und anschließend wieder zurückgebracht wird.
- „Aktiver Veredelungsverkehr“ liegt vor, wenn ein Produkt aus dem Ausland zur Weiterverarbeitung nach Deutschland kommt und nach seiner Veredelung wieder in das Ursprungsland (oder einen anderen Staat) zurücktransportiert wird.

Veredelungsgeschäfte unterliegen zahlreichen zollamtlichen Regelungen. Nach der jeweiligen Bewilligungsart unterscheidet man:

- Ständige (unbegrenzte) Veredelungsgeschäfte,
- Zeitlich begrenzte Veredelungsgeschäfte und
- einmalige Veredelungsgeschäfte.

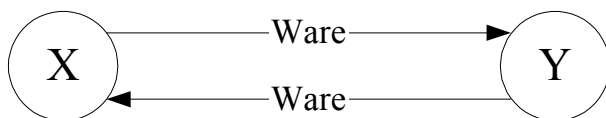
Nach der Art des Geschäftes unterscheidet man:

- Lohnveredelung: Die Veredelung wird als Werkvertrag an einen anderen Unternehmer vergeben,
- Eigenveredelung: Die Veredelung wird von dem Unternehmen selbst im Ausland ausgeführt, etwa durch eine ausländische Produktionsstätte.

2.3.6.2. Kompensationsgeschäfte

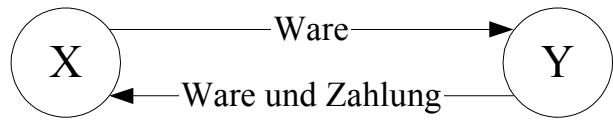
Kompensationsgeschäfte sind Rechtsgeschäfte, die ohne Geld abgewickelt werden. Sie sind besonders mit Vertragspartnern in zahlungsunfähigen Ländern üblich. Hierbei unterscheidet man:

- Bartergeschäft: Echtes Tauschgeschäft „Ware gegen Ware“:



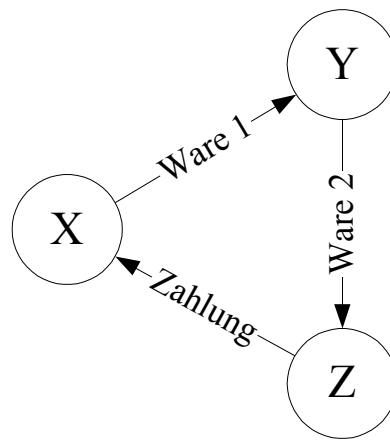
Tauschgeschäfte sind insbesondere mit Partnern häufig, die kein Geld (oder keine konvertible) besitzen, aber dennoch Waren nachfragen wollen. Sie kamen daher früher mit den ehemaligen Ostblockstaaten häufig vor, und sind auch heute noch mit den Nachfolgestaaten der ehemaligen Sowjetunion aber auch etwa mit vielen rohstoffreichen afrikanischen Ländern oft anzutreffen.

- Gegengeschäft: Tausch ungleicher Werte mit Ausgleich der Wertdifferenz durch eine Zahlung oder durch Verrechnung gegenseitiger Forderungen:



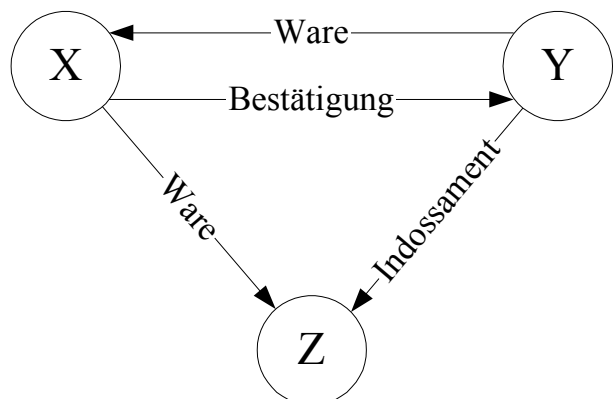
Dies ist eigentlich nur ein Sonderfall des Barter Trade, wenn ein Geschäft zustandekommen soll, der (ausländische) Geschäftspartner aber nur zu teilweiser Zahlung fähig ist.

- Dreieckskompensation: Bartergeschäft mit drei Beteiligten. Land X exportiert nach Land Y. Y liefert jedoch nichts an X, sondern an einen dritten Staat, Z. Dieser dritte Staat zahlt in „harter“ Währung an X:



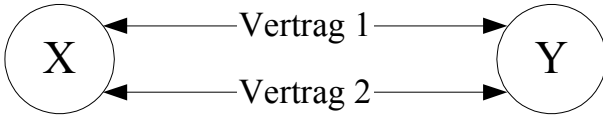
Y hat auf diese Weise ein Bartergeschäft mit zwei verschiedenen Partnern gleichzeitig abgewickelt. Das ist besonders sinnvoll, wenn die Waren des Landes Y nicht im Land X absetzbar sind, aber anderswo Märkte bestehen, aber i.d.R. schwieriger einzufädeln, weil mehr Vertragspartner beteiligt sind.

- Junktimgeschäft: Ein Importeur in Land X kauft Ware in Land Y und erhält eine Bestätigung, daß dieser Import als Gegengeschäft für zukünftige Exporte angerechnet wird. Er kann diese Bestätigung gegen eine Gebühr an einen Exporteur mit Gegenleistungsverpflichtung verkaufen. Das hierbei entstehende Wertpapier ist ein Derivat:



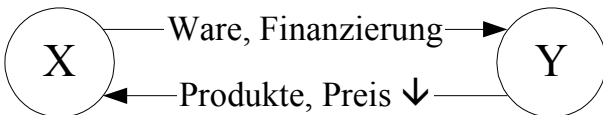
Das Junktimgeschäft kann als Sonderfall der Dreiecks-kompensation gesehen werden, wenn die drei für das Dreiecksgeschäft erforderlichen Partner sich nicht in einem Vertrag vereinen lassen.

- **Parallelgeschäft:** Zwei getrennte Verträge werden gleichzeitig verhandelt und unterschrieben, aber voneinander unabhängig erfüllt:



Das ist sinnvoll, wenn einer der beiden Verträge alleine für einen der Beteiligten nicht interessant wäre. Die Einzelverträge sind daher oft ungleichwertig, aber in der Summe beiderseitig vorteilhaft.

- **Rückkaufgeschäft:** Ein Investitionsgut wird an Land Y verkauft. Dies wird von Land X langfristig finanziert. Die mit der hierbei nach Y exportierten Technologie erzeugten Produkte werden von X für eine bestimmte Vertragslaufzeit zu einem meist günstigeren Preis abgenommen. Der Kaufpreisvorteil von X bedient die Finanzierung:



Auf diese Art ist es möglich, in einem Land (zumeist großtechnische) Anlagen zu errichten und zugleich Rohstoffe oder agrarische Produkte dieses Landes zu kaufen. Rückkaufgeschäfte erhöhen damit indirekt die wirtschaftliche Macht des Exporteurs im Importland. Sie sind daher in sozialistischen oder sonst autoritär geführten Wirtschaftssystemen oft eingeschränkt oder u.U. verboten.

2.4. Strategisches Marketing im internationalen Bereich

2.4.1. Grundsätzliche Strategieelemente

Die Strategie betrifft im Gegensatz zur unternehmerischen Taktik i.d.R. langfristige Ausrichtungen und dem Überleben eher als der Gewinnerzielung dienende Strategien. Alle Elemente eines konkreten Vertriebsweges lassen sich als strategische Komponenten definieren:

Anbieter / Hersteller
Internationales Marketing Management (z.B. Exportabteilung, Division, Sparte)
Vertriebssystem zwischen den Ländern
Vertriebssystem innerhalb des Ziellandes
Endabnehmer
Händler, Vertreter im Zielland
Zwischenhändler, Speditionen, Finanzierung
Mindestinvestition in eigene Organisation

2.4.2. Die „Philosophien“ der Internationalisierung

Grundsätzlich kann man drei „Philosophien“ oder strategische Grundkonzepte unterscheiden:

- **Globalstrategie:** Ein Produkt ist weltweit einheitlich; nur der Vertrieb kann sich nationalen Gegebenheiten anpassen. Viele großtechnische Güter sind gute Beispiele dafür.
- **„Glokal“-strategie:** Das Produkt ist weltweit einheitlich, aber regional oder national variiert, insbesondere aufgrund nationaler gesetzlicher Restriktionen oder unterschiedlicher Normen. Analoge Fernseher (unterschiedliche analoge TV-Normen) oder auch DVD-Geräte (Regionscodes) sind gute Beispiele hierfür.
- **Lokal:** Das Produkt ist national individuell definiert und wird auf unterscheidbaren national abgegrenzten Teilmärkten unterschiedlich vermarktet. Waschmittel oder auch und insbesondere persönliche Dienstleistungen sind gute Beispiele.

Neben der gewählten oder zu wählenden Form der internationalen Geschäftstätigkeit sind wesentliche Inhalte der übernationalen Strategie

- der Marketing Mix (externe Strategie) und
- die Wertstrategie (interne Strategie).

2.4.3. Internationale Marktkommunikation

Hier ist eine besondere Anpassung an kulturelle Gegebenheiten erforderlich. Allgemein unterscheidet man

- Beibehaltung des Werbethemas
- Anpassung des Werbethemas

2.4.3.1. Beibehaltung des Werbethemas

Diese Strategie basiert auf einem einheitlichen Werbethema, das kulturellen Parametern angepaßt wird:

Beispiel:	Camay-Seife
Werbethema:	„Angenehme und verschönernde Reinheit“
USA:	Frau badet genüßlich, verkörpert das Thema.
Venezuela:	Mann badet, dito.
Italien:	Mann sieht nur die Hand des Mannes.
Japan:	Mann wartet vor dem Badezimmer, man hört die Frau.

2.4.3.2. Anpassung des Werbethemas

Hier wird ein für jedes kulturelle Umfeld individuelle Werbestrategie erarbeitet:

Beispiel:	Renault R5
Frankreich:	„Kleines Superauto“.
Deutschland:	Sicherheit, bequeme Ausstattung.
Italien:	Beschleunigung, Fahreigenschaften.
Finnland:	Grundsolide Konstruktion und Zuverlässigkeit.
Canada:	Vielseitigkeit („Le Car“).

Ethnozentrismus führt leicht zum Flop. Hier sind ein paar besonders krasse Beispiele versammelt:

- Die Hallmark-Glückwunschkarten erwiesen sich als großer Flop in Frankreich. Die Franzosen hielten nichts von vorgedruckten Glückwünschen und ziehen es vor, ihre Karten selbst zu schreiben!
- Die „Ronnie-McDonald-Werbung“ von McDonald's fiel in Japan durch. Ronnie tritt als Clown mit weiß geschminktem Gesicht auf, das ist jedoch ein großer Fehler: Weiß ist in Japan die Farbe des Todes!
- Philips machte in Japan erst Gewinne, als die Kaffeemaschinen so verkleinert wurden, daß sie zu den kleineren japanischen Küchen paßten und die Rasierapparate so gestaltet wurden, daß sie in die ebenfalls kleineren Hände japanischer Männer paßten.
- Coca-Cola zog seine 2-Liter-Flasche in Spanien zurück, als man entdeckte, daß nur wenige Spanier Kühlschränke besaßen, in die die große Flasche hineinpaßte.
- Das Getränk Tang von General Foods fiel am Anfang in Frankreich durch, weil es als Orangensaft-Ersatz positioniert war: die Franzosen trinken zum Frühstück nur sehr wenig Orangensaft.
- Als Crest die Werbekampagne für Zahnpasta in Mexico ebenso gestaltete wie in Frankreich, hatte man keinen Erfolg: Die Mexikaner glaubten weder an die Vorteile der Kariesprophylaxe, noch machten sie sich Sorgen um Karies.
- Beim ersten Versuch, Kuchenbackmischungen in Japan populär zu machen, fiel General Foods durch: Nur 3% der Japaner haben überhaupt einen Kuchenbackofen. Im zweiten Anlauf wollte man die Kunden dazu bringen, diese kleinen Reiskocher, die in Japan fast jeder hat, zum Backen von Kuchen zu verwenden, was technisch möglich ist. Diesmal entging General Foods, daß dieses Gerät zum Warmhalten von Reis während des ganzen Tages verwandt wird, und daher für Kuchen nicht zu Verfügung steht!

(Quelle: Kotler/Bliemel, „Marketing-Management“, 5. Auflage Stuttgart 1995, S. 624)

2.4.4. Internationale Preispolitik

Die Preispolitik ist ein Kernstück der Marketingstrategie. Im Internationalen Bereich unterscheidet man eine Anzahl besonderer Probleme, die primär politisch motiviert sind und vom Unternehmer umgangen oder ausgenutzt werden sollten:

- Eskalation der Preise: Warum kostet eine Gucci-Handtasche in Rom 60 US\$, in New York aber 240 US\$ (positive Variante), weshalb aber kostet ein Medikament in Deutschland 10 €, in Indien (negative Variante) aber nur ein paar Prozent (!) davon? Gewinne sollten nicht verschenkt, sondern eingestrichen werden!
- Problematik der internen Transferpreise: Grundsatz: niedrig bei Verkäufen in Niedrigsteuergebiete und hoch bei Verkauf in Hochsteuerländer = Ausweis von Gewinnen in Niedrigsteuergebieten = Verschiebung der Gewinne in Low- oder No-Tax-Areas!
- Dumpingpreise: Preis unter variablen Kosten, d.h., mit negativen Deckungsbeiträgen. Dumpingpreise sind ein Kampfmittel zum Eindringen in ausländische Märkte, häufig Probleme mit Kartellbehörden des Ziellandes.
- Grauer Markt: Re-Importe, Grauimporte aus Niedrigpreisgebieten. Besonders High-Tech-Produkte und Autos aber auch Flugtickets.

2.4.5. Mega-Marketing als „Meta-Strategie“

Strategisches Marketing auf Auslandsmärkten ist im wesentlichen die gezielte Inkulturation in eine fremde Umgebung.

Nachdem Coca Cola wegen „imperialistischer Bestrebungen“ Anfang der 80er Jahre aufgefordert worden war, Indien zu verlassen, machte Pepsi sich Gedanken, wie der Widerstand der lokalen Getränkeindustrie und der dortigen generell ausländerfeindlichen Verwaltung, die meinte, alles selbst zu können, in Wirklichkeit aber total unfähig war, gebrochen oder überwunden werden könne. Dies gelang, indem man der indischen Regierung ein

Angebot machte, daß sie nur schwer ablehnen könnte: man bot an, Indien beim Export landwirtschaftlicher Erzeugnisse zu helfen und dabei insbesondere die Produkte ländlicher Gebiete zu unterstützen. Indien ist bis heute ein Agrarland; die Mehrzahl der Menschen lebt unter ärmlichen Verhältnissen in Dörfern. Ferner wurde angeboten, Nahrungsmittelverarbeitungs- und verpackungsmaschinen nach Indien zu importieren und das für deren Betrieb und Wartung erforderliche Know-How zu transferieren.

Pepsis Problem war nicht, wie normale Marketingprobleme, durch den Einsatz der sogenannten 4 P's („Product“, „Price“, „Place“, „Promotion“) zu lösen, sondern durch 2 zusätzliche P's, nämlich „Politics“ und „Public Opinion“. Man spricht daher auch von gesellschaftspolitischer Positionierung, oder einfach von „Megamarketing“.

2.4.6. Internationale Wertstrategien

Hierunter verstehen wir alle Strategien, die im Wege (internationaler) Zusammenarbeit entlang der Wertkette entfaltet werden. Als Wertkette bezeichnet man hierbei den Weg vom Rohstoff zum Produkt und weiter zur Dienstleistung. Traditionell unterscheidet man hierbei in der Volkswirtschaftslehre vier Wirtschaftssektoren, die in dieser Reihenfolge durchlaufen werden:

1. Primärer Sektor: Urproduktion; Landwirtschaft, Fischfang und Bergbau.
2. Sekundärer Sektor: Verarbeitendes Gewerbe; Industrie und Handwerk.
3. Tertiärer Sektor: Dienstleistung.
4. Quartärer Sektor: Informationsgewerbe.

In diesem begrifflichen Kontext lassen sich drei fundamentale Strategien unterscheiden:



Horizontale Integration

In diesem Fall schließen sich Unternehmen gleicher Stufe in der Wertschöpfungskette unterschiedlicher Branchen zusammen, im Beispiel zwei Urproduzenten oder zwei Händler. Die Wertschöpfung entsteht daher zumeist durch Diversifikation.

2 Vertikale Integration

Unternehmen aufeinanderfolgender Stufen derselben Branche schließen sich zusammen. Kauft ein Unternehmen ein anderes nachfolgend in der Wertschöpfungskette (Verarbeiter I kauft nachfolgenden Verarbeiter II), so spricht man von Vorwärtsintegration; kauft ein Unternehmen ein früher in der Wertschöpfungskette stehendes anderes Unternehmen (Großhändler kauft Zulieferer), so ist dies eine Rückwärtsintegration. Hierbei handelt es sich zumeist um Differenzierungen, also Formen der Spezialisierung.

2 Laterale Integration

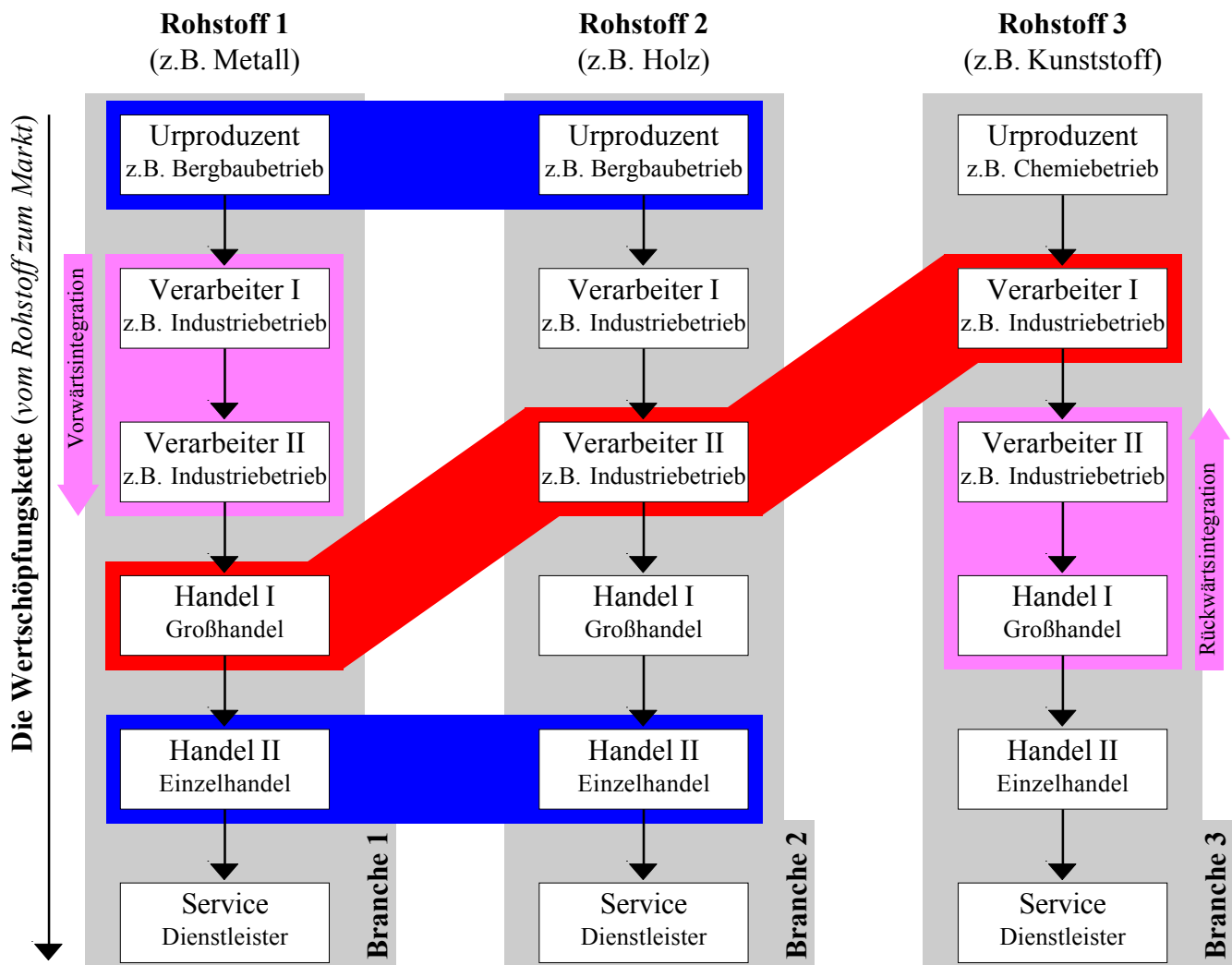
Unternehmen verschiedener Stufen in der Wertschöpfungskette und verschiedener Branchen schließen sich zusammen, etwa Händler und Verarbeiter verschiedener Bereiche. Man spricht auch von einem Konglomerat oder von konglomeraler Integration.

2.5. Die Rahmenbedingungen innerhalb der EU

Innerhalb der Europäischen Union gelten durch den EG-Vertrag besondere Bedingungen, die im wesentlichen den Unterschied zwischen internationalem- und Intra-Geschäft ausmachen. Hauptsächlich relevant sind die sogenannten vier Grundfreiheiten. Hierunter versteht man gemäß Art. 14 Abs. 2 EGV:

- Die Warenverkehrsfreiheit (Art. 23ff. EGV)
- Die Personenverkehrsfreiheit (Arbeitnehmerfreizügigkeit, Art. 39 ff. EGV, Niederlassungsfreiheit, Art. 43 ff. EGV)
- Die Dienstleistungsfreiheit (Art. 49ff. EGV)
- Die Kapital- und Zahlungsverkehrsfreiheit (Art. 56 ff. EGV)

Nach der Rspr. des EuGH sind die vier Grundfreiheiten in ihren wesentlichen Punkten unmittelbar anwendbar, d.h.



Grundsätzlich artikulieren Wertstrategien zumeist Sortimentsstrategien, d.h., durch Diversifikation wird Krisenabsicherung durch simultane Präsenz auf mehreren Märkten und durch Differenzierung wird Krisenabsicherung durch Spezialisierung und Besetzung von Nischenmärkten erreicht. Im übernationalen Bereich reflektieren diese Strategien aber auch ideologische Verknappungen und Rationierungen etwa im Energiebereich oder im Verkehr oder politische Einschränkungen in einzelnen Staaten. Sie erlauben den Teilnehmern die Vermeidung nationaler Einschränkungen, indem z.B. in Indien produziert wird, wo nicht nur Arbeitskräfte günstiger sind, sondern auch die Energierestriktionen der EU aufgrund des Kyoto-Protokolls nicht greifen.

der einzelne EU-Bürger kann sich ohne weiteres gegenüber den mitgliedstaatlichen Gerichten und der Verwaltung auf die Grundfreiheiten berufen; entgegenstehendes mitgliedstaatliches Recht ist unanwendbar, soweit es gegen Grundfreiheiten verstößt bzw. die Abweichung nicht durch besondere Vorbehalte innerhalb der Grundfreiheiten gedeckt ist (z.B. Art. 30, 39 Abs. 3, 46, 55 EGV).

Gemeinsam sind allen Grundfreiheiten besondere Diskriminierungsverbote, die dem allgemeinen Diskriminierungsverbot des Art. 12 EGV vorgehen.

2.5.1. Die Warenverkehrsfreiheit

Diese besteht aus der Zollunion (Art. 25ff EGV) und dem Verbot mengenmäßiger Ein- und Ausfuhrbeschränkungen etc. (Art. 28ff EGV).

Hauptinhalt der Zollunion ist - neben der Errichtung eines gemeinsamen Zolltarifs für den Außenhandel der Gemeinschaft gem. Art. 26ff. EGV - das Verbot von Zöllen und Abgaben gleicher Wirkung nach Art. 25 EGV. Zölle iSd. Art. 25 EGV sind Abgaben, die als Zoll bezeichnet werden und bei der Ausfuhr oder Einfuhr vom Staat erhoben werden.

Abgaben gleicher Wirkung sind nach der Rechtsprechung des EuGH alle noch so geringfügigen finanziellen Belastungen, die einseitig vom Staat wegen des Grenzübertritts einer Ware auferlegt werden. Auf die Bezeichnung der Abgabe kommt es nicht an, ebensowenig darauf, ob die Abgabe diskriminierende oder protektionistische Wirkung hat und Waren betrifft, die nicht mit inländischen Erzeugnissen im Wettbewerb stehen. Unerheblich ist auch, ob die Abgabe im Zeitpunkt des Grenzübertritts erhoben wird, solange sie nur wegen des Grenzübertritts erhoben wird.

Mengenmäßige Beschränkungen sind staatliche Maßnahmen, die die Einfuhr einer Ware entweder völlig verbieten oder nach Menge, Wert oder Zeitraum begrenzen (vorwiegend Kontingente). Maßnahmen gleicher Wirkung sind nach der sogenannten „Dassonville-Formel“ alle Handelsregelungen der Mitgliedstaaten, die geeignet sind, den innergemeinschaftlichen Handel unmittelbar oder mittelbar, tatsächlich oder potentiell zu behindern. Diese sogenannte „Dassonville-Formel“ erfaßt damit alle nur irgendwie vorstellbaren Beschränkungen des innergemeinschaftlichen Verkehrs; insbesondere kommt es nicht darauf an, ob Maßnahmen diskriminierende Wirkung haben oder nicht, oder ob ihre behindernde Wirkung erwiesen ist oder nicht.

Die faktische Außerkraftsetzung des Art. 12 GG über die Berufsfreiheit durch die sogenannte Dreistufenlehre und die Kontingentierung des Personen-, Güter- und Schwerverkehrs in Deutschland scheint mit dieser Grundregel der EU nicht in Widerspruch zu stehen. Vielleicht ist aber auch nur kein Richter, wo sich kein Kläger zeigt...

2.5.2. Die Personenverkehrsfreiheit

Diese besteht im wesentlichen aus der Arbeitnehmerfreizügigkeit und der Niederlassungsfreiheit.

Die Arbeitnehmerfreizügigkeit umfaßt im wesentlichen das Aufenthaltsrecht der Arbeitnehmer im Beschäftigungsstaat (Art. 39 Abs. EGV) sowie einen Anspruch auf sogenannte „Inländergleichbehandlung“ im Hinblick auf Beschäftigung, Entlohnung und sonstige Arbeitsbedingungen (Art. 39 Abs. 2 EGV). Der Grundsatz der Arbeitnehmerfreizügigkeit soll die freie Wahl des Arbeitsplatzes im gesamten Gemeinschaftsgebiet ermöglichen und wurde in Deutschland unter anderem durch das ziemlich Entsendegesetz umgesetzt, unter dem insbesondere die Bauindustrie erheblich leidet.

Art. 39 Abs. 2, Abs. 3 a-d EGV ist unmittelbar anwendbar, so daß mitgliedstaatliche Rechtsvorschriften, die gegen die Arbeitnehmerfreizügigkeit verstoßen, unanwendbar sind.

Die Niederlassungsfreiheit (Art. 43ff EGV) ist das Recht, in jedem Mitgliedsstaat der EU einen Wohnsitz zu errichten. Dieses Recht ist insbesondere hinsichtlich der bevorstehenden Osterweiterung der Union heiß umstritten, befürchtet man doch die Überschwemmung der EU mit Bürgern der Staaten des ehemaligen Warschauer Paktes. Für den Intrahandel ist die Niederlassung insbesondere als Fortsetzung der Arbeitnehmerfreizügigkeit bedeutsam.

2.5.3. Die Dienstleistungsfreiheit

Die Dienstleistungsfreiheit nach Art. 49ff EGV enthält im wesentlichen das Recht, in einem anderen Mitgliedsstaat eine selbständige Tätigkeit vorübergehend auszuüben. Nach der Rspr. des EuGH enthalten die Art. 49, 50 EGV nicht nur ein Diskriminierungsverbot, sondern darüber hinaus auch ein Beschränkungsverbot. Die Dienstleistungsfreiheit umfaßt

- Negative oder passive Dienstleistungsfreiheit: Der Dienstleistungserbringer begibt sich zum Dienstleistungsempfänger in einen anderen Mitgliedstaat (z.B. Bauunternehmen, das im Ausland baut),
- Positive oder aktive Dienstleistungsfreiheit: Der Dienstleistungsempfänger begibt sich zum Dienstleistungserbringer in einen anderen Mitgliedstaat (z. B. Touristen),
- Korrespondenzdienstleistung: Leistungserbringer und Leistungsempfänger verbleiben in ihren jeweiligen Mitgliedstaaten, allein die Leistung überschreitet die Grenze (z. B. TV-Programme oder Internetdienste)

Die Art. 49, 50 EGV sind unmittelbar anwendbar, so daß mitgliedstaatliche Regelungen, die gegen die Dienstleistungsfreiheit verstoßen, unanwendbar sind.

2.5.4. Die Kapital- und Zahlungsverkehrsfreiheit

Die Kapital- und Zahlungsverkehrsfreiheit umfaßt im wesentlichen die Pflicht der Mitgliedsstaaten, Behinderungen im grenzüberschreitenden Kapital- und Zahlungsverkehr abzubauen, soweit dies für das Funktionieren des Gemeinsamen Marktes erforderlich ist (Art. 56 EGV).

Die Mitgliedstaaten haben bei ihrer Genehmigungspraxis so großzügig wie möglich zu verfahren. Die Devisenpolitik ist zu koordinieren, was durch die Einführung des Euro erheblich erleichtert werden wird.

Dennoch dürfen aber Steuerpflichtige unterschiedlich behandelt werden (Art. 58 Abs. 1 EGV).

Die Art. 56ff EGV sind unmittelbar anwendbar, so daß mitgliedstaatliche Regelungen, die gegen die Kapitalverkehrsfreiheit verstoßen, unanwendbar sind. Widersprüche besonders im Steuerrecht sind noch nicht aufgelöst worden.

2.6. Besondere Risiken im Außenhandel

Im Außenhandel unterscheidet man im wesentlichen drei spezifische Klassen von Risiken:

- Kundenspezifische Risiken
- Länderspezifische Risiken
- Sonstige Risiken

2.6.1. Kundenspezifische Risiken

Das wirtschaftliche kundenspezifische Risiko ist im Außenhandel prinzipiell dasselbe wie im Binnenhandel, d.h. die Gefahr des Forderungsverlustes durch Insolvenz (etwa wegen Zahlungsunfähigkeit oder Überschuldung), Vergleich oder Zahlungsunwilligkeit des ausländischen Schuldners. Dieses Risiko kann man absichern durch

- ein unwiderrufliches, bestätigtes Akkreditiv,
- eine Bankgarantie,
- eine Hermes-Deckung,
- eine freie Kreditversicherung.

Das fabrikationsbezogene kundenspezifische Risiko ist im internationalen Geschäft das Risiko, daß ein nach den Wünschen des Kunden gefertigtes Produkt nicht abgenommen wird oder ein bereits fest erteilter Auftrag willkürlich annulliert wird, und hiergegen im Ausland keine oder mindestens keine wirksamen Rechtsmittel zur Verfügung stehen. Absicherungsmöglichkeiten können sein:

- eine Vorauszahlung,
- eine Anzahlung,
- ein unwiderrufliches, bestätigtes Akkreditiv,
- eine Hermes-Deckung.

2.6.2. Länderspezifische Risiken

Diese sind Unsicherheiten, die in der Situation oder in Aktivitäten des Käuferlandes begründet sind. Man unterscheidet mehrere Arten von länderspezifischen Risiken:

Das politische Risiko wird unter anderem durch die Erwartungen hinsichtlich des Eintretens von Krieg, Revolution, Unruhen, staatlichen Sondermaßnahmen und politischen Wirren beeinflusst. Länder, in denen aufgrund von Erfahrungen die Erwartung solcher Ereignisse höher liegt, stellen ein höheres Risiko dar als andere. Auch westliche- oder Industriestaaten haben etwa durch die Gefahr drakonischer Umweltschutz- oder ähnlicher Maßnahmen ein u.U. erhebliches länderspezifisches Risiko. Auch die Einführung von CO₂-Zertifikaten oder etwa drastische Steuererhöhungen bei Energie oder anderen

Gütern erhöht das politische Risiko auch in ansonsten als sicher geltenden Ländern.

Tranferisiko bedeutet, daß vom Importeur in Landeswährung bei seiner Bank eingezahlte Beträge zeitweilig nicht ins Ausland transferiert werden können.

Moratoriumsrisiko meint einen zeitweiligen Zahlungsaufschub wegen vorübergehender Zahlungsunfähigkeit eines Landes (und nicht eines einzelnen Kunden). Moratoriumsrisiken sind insbesondere in ehemaligen Ostblockstaaten erheblich.

Konvertierungsrisiko besagt, daß der Umtausch inländischer Währung des zahlungspflichtigen Landes in Devisen nicht möglich ist oder sonst erschwert ist. Das ist insbesondere in vielen Staaten in Africa oder Asien der Fall, hat aber seit etwa den 80-er Jahren des 20sten Jahrhunderts auf Druck des IMF und der Weltbank erheblich abgenommen.

Absicherungsmöglichkeiten sind hier:

- ein unwiderrufliches, bestätigtes Akkreditiv,
- eine Hermes-Deckung.

2.6.3. Sonstige Risiken

Das Kurs- und Währungsrisiko umfaßt aller Verlustmöglichkeiten (aber auch Gewinnmöglichkeiten), die durch Währungsschwankungen im Zeitraum zwischen Vertragsabschluß und Vertragserfüllung eintreten können. Durch die Einführung des Euro ist dieses Risiko für den europäischen Raum weggefallen. Auf den Weltmärkten besteht es allgemein fort, weil dort üblicherweise in US\$ fakturiert wird.

Hier ist eine Absicherung möglich durch

- ein Devisentermingeschäft,
- Vertragsabschluß in eigener Währung,
- Kauf von Devisenoptionen,
- Hermes-Deckung

Die Diskontierung von Fremdwährungswechseln ist kein brauchbares Absicherungsinstrument mehr seit bei Einführung des Euro im Januar 1999 die Bundesbank aufgehört hat, Wechsel zu diskontieren.

Das Transportrisiko ist das Risiko der Beschädigung oder des Verlustes der Ware auf dem Transportweg durch Unfall (Landweg), Havarie (Seeweg), Krieg und Aufruhr (länderspezifische Risiken) oder höhere Gewalt (zumeist unversicherbar). Man kann dabei folgende Arten von Transportrisiken unterscheiden:

- lokales Transportrisiko: Risiko des Versandes der Ware an einen falschen Ort;
- zeitliches Transportrisiko: Risiko der Verzögerung der Warenbeförderung;
- quantitatives Transportrisiko: Risiko des Verlustes oder der Reduzierung der Ware;
- qualitatives Transportrisiko: Risiko der Verschlechterung oder Beschädigung der Ware.

Absicherungsmöglichkeiten bestehen nur im Abschluß einer Transportversicherung. In diesem Zusammenhang

kann darauf hingewiesen werden, daß durch die betriebswirtschaftlichen Überlegungen zum Erwartungswert jede Versicherung prinzipiell mehr kostet als sie leistet, d.h., faktisch eine Versicherung keine Absicherung darstellt und damit für diese Art von Risiko gar keine wirkliche Absicherung besteht.

Weiter bestehen Risiken aus unterschiedlichen und u.U. inkompatiblen Rechtsnormen der Vertragspartner. Sie müssen durch den Vertragsinhalt oder durch internationale Rahmenvereinbarungen für das konkrete Außenhandelsgeschäft in Einklang gebracht werden. Innerhalb der EU ist eine langsame Annäherung der Mitgliedsstaaten und damit eine langsame Verringerung dieses Risikos zu beobachten. Im Rechtsverkehr mit Ländern außerhalb der EU wurde durch das UN-Übereinkommen über internationale Warenkaufverträge von 1980 ein internationales Kaufrecht geschaffen, das sich auf alle Kaufverträge erstreckt, deren Vertragsparteien das Übereinkommen ratifiziert haben.

Eine gute Absicherung der oftmals auftretenden Rechtsprobleme sind Schiedsgerichtsklauseln. Dabei ist die Schiedsgerichtsbarkeit der Internationalen Handelskammer in Paris zu empfehlen.

3. Die Abwicklung internationaler Geschäfte

3.1. Die INCOTERMS

Unter den INCOTERMS versteht man die International Commercial Terms, d.h., die Handelsklauseln im Außenhandel. Diese Handelsklauseln betreffen Fragen der Übergabe, des Gefahrüberganges, der Transportversicherung und insbesondere der Kosten des Transportes und der Versicherung. Sie sind erforderlich, weil allgemein anerkannte internationale Regeln fehlen.

Die INCOTERMS gelten primär für den See- und den Flugverkehr, lassen sich aber analog auch im Eisenbahnverkehr anwenden. Man unterscheidet vier verschiedene Gruppen von INCOTERMS:

- Gruppe „E“: Abholklauseln,
- Gruppe „F“: Käufer zahlt,
- Gruppe „C“: Verkäufer zahlt,
- Gruppe „D“: Anlaufklauseln.

Nach dem Regelungsgehalt kann man unterscheiden:

- Einpunkt Klauseln, die den Gefahr- und den Kostenübergang an einem Ort regeln, und
- Zweipunkt Klauseln, die den Gefahr- und den Kostenübergang an zwei verschiedenen Orten regeln.

Urheber der Incoterms ist die internationale Handelskammer in Paris, die das Regelwerk mehr oder weniger regelmäßig überarbeitet und aktualisiert. Diese Institution betreibt zudem auch das internationale Schiedsgericht, dem sich die Anwender der Incoterms mit deren Anwendung unterwerfen. Es steht damit ein neutraler Schlichter bei Streitigkeiten zur Verfügung. Durch ihre praktische weltweite Anerkennung sind die Incoterms ein Rechtsstandard, der ganz ohne Gesetzgebung nur aufgrund von Marktgegebenheiten universelle Geltung erlangt hat. Wie betrachten in diesem Abschnitt alle 13 Incoterms:

3.1.1. Gruppe „E“

Die se Gruppe bestent nur aus einer einzigen Regelung, der sogenannten Abholklausel:

- **EXW** „Ex Works“ (Ab Werk): Bedeutet, daß die Lieferverpflichtung des Verkäufers erfüllt ist, wenn die Ware auf seinem Betriebsgelände zur Abholung bereitsteht. Der Käufer trägt Beförderungskosten und die Gefahren des Transports.

3.1.2. Gruppe „F“

Dies sind Klauseln, die eine Zahlungspflicht des Käufers enthalten:

- **FAS** „Free Alongside Ship“ (Frei längsseits Schiff): Liefererfüllung des Verkäufers und Gefahrenübergang, wenn die Ware an die Längsseite des Schiffes am Kai gebracht worden ist.
- **FCA** „Free Carrier“ (Frei Frachtführer): Lieferverpflichtung des Verkäufers ist erfüllt ist, wenn er die Ware dem (vom Käufer benannten) Frachtführer am benannten Ort übergibt.
- **FOB** „Free on Bord“ (Frei an Bord): Liefererfüllung und Gefahrübergang bei tatsächlichem Übergang der Ware über die Reling des Schiffes im Absendehafen (d.h., während des Verladevorganges).

FCA und FOB sind nur bei Seetransporten üblich.

3.1.3. Gruppe „C“

Dies sind Klauseln, die eine Zahlungspflicht des Verkäufers enthalten:

- **CPT** „Carriage Paid To“ (Frachtfrei): Verkäufer zahlt Frachtkosten bis in Bestimmungshafen, Der Gefahrübergang ist jedoch wie bei FOB geregelt.
- **CIP** „Carriage & Insurance Paid“ (Frachtfrei versichert): Wie CPT, jedoch beschafft der Verkäufer auf seine Kosten zusätzlich eine Seeversicherung.
- **CFR** „Cost and Freight“ (Kosten und Fracht): Liefererfüllung und Gefahrübergang bei tatsächlichem Übergang der Ware über die Reling des Schiffes im Ankunftshafen (d.h., während des Entladevorganges).
- **CIF** „Costs, Insurance, Freight“ (Kosten, Versicherung, Fracht): Wie CFR, jedoch hat der Verkäufer zusätzlich auf seine Kosten eine zusätzliche Seeversicherung abzuschließen.

CFR und CIF sind nur bei Seetransporten üblich.

3.1.4. Gruppe „D“

Die sind die sogenannten Anlaufklauseln (Verkäufer zahlt alle Kosten und Auslagen):

- **DAF** „Delivered At Frontier“ (geliefert an der Grenze): Lieferverpflichtung des Verkäufers ist erfüllt ist, wenn die Ware vor der benannten Grenze für den Käufer bereitsteht.
- **DDU** „Delivered Duty Unpaid“ (Unverzollt geliefert): Bereitstellung am Bestimmungsort auf Kosten und Gefahr des Verkäufers; dieser trägt bis dahin alle Gefahren und Kosten, ausgenommen Zölle und Steuern.

Gruppe „E“ Abholklauseln	Gruppe „F“ Käufer zahlt	Gruppe „C“ Verkäufer zahlt	Gruppe „D“ Ankunftsklauseln
EXW: Ex Works (Ab Werk) Bedeutet, daß die Lieferverpflichtung des Verkäufers erfüllt ist, wenn die Ware auf seinem Betriebsgelände zur Abholung bereitsteht. Der Käufer trägt Beförderungskosten und die Gefahren des Transports.	FAS: Free Alongside Ship (Frei längsseits Schiff) Liefererfüllung des Verkäufers und Gefahrübergang, wenn die Ware an die Längsseite des Schiffes am Kai gebracht worden ist.	CPT: Carriage Paid To (Frachtfrei) Verkäufer zahlt Frachtkosten bis in Bestimmungshafen, Gefahrübergang jedoch wie bei FOB.	DAF: Delivered At Frontier (geliefert an der Grenze) Lieferverpflichtung des Verkäufers ist erfüllt ist, wenn die Ware vor der benannten Grenze für den Käufer bereitsteht.
	FCA: Free Carrier (Frei Frachtführer) Lieferverpflichtung des Verkäufers ist erfüllt ist, wenn er die Ware dem (vom Käufer benannten) Frachtführer am benannten Ort übergibt.	CIP: Carriage & Insurance Paid (Frachtfrei versichert) Wie CPT, jedoch beschafft der Verkäufer auf seine Kosten zusätzlich eine Seeversicherung.	DDU: Delivered Duty Unpaid (Unverzollt geliefert) Bereitstellung am Bestimmungsort auf Kosten und Gefahr des Verkäufers; dieser trägt bis dahin alle Gefahren und Kosten, ausgenommen Zölle und Steuern.
	FOB: Free on Bord (Frei an Bord) Liefererfüllung und Gefahrübergang bei tatsächlichem Übergang der Ware über die Reling des Schiffes im Absendehafen (d.h., während des Verladevorganges).	CFR: Cost and Freight (Kosten und Fracht) Liefererfüllung und Gefahrübergang bei tatsächlichem Übergang der Ware über die Reling des Schiffes im Ankunftshafen (d.h., während des Entladevorganges).	DDP: Delivered Duty Paid (Verzollt geliefert) Wie DDU; Verkäufer trägt zusätzlich alle Zölle und Steuern.
		CIF: Costs, Insurance, Freight (Kosten, Versicherung, Fracht) Wie CFR, jedoch hat der Verkäufer zusätzlich auf seine Kosten eine zusätzliche Seeversicherung abzuschließen.	DES: Delivered Ex Ship (Geliefert ab Schiff) Verkäufer liefert und trägt alle Kosten und Gefahren bis die Ware im vereinbarten Bestimmungshafen an Bord des Schiffes verbracht ist.
			DEQ: Delivered Ex Quai Duty Paid (Verzollt ab Schiff) Wie DES, Verkäufer zahlt zusätzlich alle Zölle und Steuern bis zum Kai im Bestimmungshafen.

Internationale Handelsklauseln: Übersicht über die INCOTERMS („International Commercial Terms“) in der Fassung seit 2000

- **DDP** „Delivered Duty Paid“ (Verzollt geliefert): Wie DDU; Verkäufer trägt zusätzlich alle Zölle und Steuern.
- **DES** „Delivered Ex Ship“ (Geliefert ab Schiff): Verkäufer liefert und trägt alle Kosten und Gefahren bis die Ware im vereinbarten Bestimmungshafen an Bord des Schiffes verbracht ist.
- **DEQ** „Delivered Ex Quai Duty Paid“ (Verzollt ab Schiff): Wie DES, Verkäufer zahlt zusätzlich alle Zölle und Steuern bis zum Kai im Bestimmungshafen.

DES und DEQ sind nur bei Seetransporten üblich, und DAF, DDU und DDP fast nur bei Landtransporten anzutreffen.

3.2. Transportwesen im Außenhandel

In diesem Abschnitt betrachten wir einzelne Transportformen und diskutieren kurz deren spezifische Vor- und Nachteile.

Wird nur eine einzige Art von Transportmittel genutzt, so spricht man von unimodalem Transport; werden mehrere Arten von Transportmitteln genutzt, so handelt es sich um einen multimodalen Transport.

Wird eine Ware während des Transportes umgeladen, so liegt ein sogenanntes „Transshipment“ vor. Die Frage, ob ein Transshipment stattfindet, beschäftigt insbesondere die Banken, weil die jeweils zu wählende Transportart häufig im Rahmen der internationalen Zahlungsdokumente definiert bzw. die Umladung wegen des damit verbundenen erhöhten Risikos ausgeschlossen wird. Im Rahmen des Zahlungsverkehrs sprach man daher lange bei jeder Form des Umladens von Transshipment, also auch dann, wenn ein Container von einem Schiff auf ein anderes umgeladen wird. Dies bedingt aber i.d.R. kein

erhöhtes Risiko. Inzwischen wurde die Definition insofern gelockert, als ein Transshipment nur noch vorliegt, zwischen Absende- und Bestimmungshafen eines Seetransportes umgeladen werden muß, was i.d.R. eine ungeplante Unterbrechung oder Änderung des Transportes zur Ursache hat und dann auch in aller Regel das Risiko erhöht. Bei Stückgut etwa auf Straßenfahrzeugen ist jede Umladung immer ein Transshipment.

3.2.1. Seefrachtverkehr

3.2.1.1. Unternehmerische Entscheidungsprobleme

Im Zusammenhang mit dieser Transportart sollte entschieden werden über

- den Hafen,
- die Reederei und
- die Seetransportart.

Seefracht ist selten die einzige Transportart im Zuge eines Geschäftes. Fast immer muß umgeladen werden. Der Antransport zum Hafen und der anschließende Weitertransport zum Empfänger gestaltet die meisten Seetransporte multimodal.

3.2.1.2. Arten von Seeverkehr

Man unterscheidet verschiedene Arten von Seefrachtverkehr:

- **Linienschiffahrt:** Beförderung auf festen Linien nach festem Fahrplan. Das bringt dem Spediteur feste Termine und zumeist zuverlässige Aussagen über die Dauer des Transportes. Die meisten Linienschiffe sind in gutem Zustand. Stückgut- und Containerverladung ist möglich.



Graphische Übersicht über die INCOTERMS

Legende:
Nur Kosten
Kosten und Risiko



EXW Wer zahlt was bei internationalen Versendungskäufen?

EXW	Ex Works (Ab Werk)		
FCA	Free Carrier (Frei Frachtführer)	Seeversicherung auf Kosten des Käufers	
FAS	Free Alongside Ship (Frei längsseits Schiff)	Seeversicherung auf Kosten des Verkäufers	
FOB	Free On Bord (Frei an Bord)		
CPT	Carriage Paid To (Frachtfrei)	Seeversicherung auf Kosten des Käufers	
CIP	Carriage & Insurance Paid (Frachtfrei versichert)	Seeversicherung auf Kosten des Verkäufers	
CFR	Cost & Freight (Kosten und Fracht)		
CIF	Cost, Insurance, Freight (Kosten, Versicherung, Fracht)	Seeversicherung auf Kosten des Verkäufers	
DAF	Delivered At Frontier (Geliefert an Grenze)	Bereitstellung an Zollstation/Grenzstation	
DES	Delivered Ex Ship (Ab Schiff geliefert)	Ohne Entladevorgang	
DEQ	Delivered Ex Quay Duty Paid (Verzollt ab Kaimauer geliefert)	Zölle, Kosten, Entladen zu Lasten des Verkäufers	
DDU	Delivered Duty Unpaid (Unverzollt geliefert)	Zölle und Steuern zu Lasten des Käufers	
DDP	Delivered Duty Paid (Verzollt geliefert)	Zölle und Steuern zu Lasten des Verkäufers	

Die Übersicht faßt die Verpflichtungen des Verkäufers einer Ware im internationalen Transport zusammen. Die Verantwortung für die Ware (Risiko) und die Verpflichtung, die Kosten des Transportes zu übernehmen, fallen dabei nicht immer zusammen. Die kursiv gedruckten Hinweise am rechten Ende der Balken weisen auf Besonderheiten hin.

© Harry Zingel 2001

Nur für Zwecke der Aus- und Fortbildung

Keine Haftung bei Fehlern oder Auslassungen oder Folgeschäden infolge von Fehlern oder Auslassungen!

<http://www.zingel.de>

- **Trampschiffahrt:** Beförderung auf individuell festgelegten Routen. Oft kostspieliger, erlaubt aber individuelle Planung und Terminierung.
- **Charterschiffahrt:** Miete von Schiff und u.U. auch Besatzung. Vollcharter (das ganze Schiff wird gemietet), Teilcharter (nur ein Teil des Laderaumes), Raumcharter (nur bestimmte Laderäume), Zeitcharter (Miete für eine bestimmte Zeit und nicht für eine bestimmte Fahrt), Reisecharter (Miete für bestimmte Strecken oder Reisen, zumeist in regelmäßigen Zeitabständen).

Der Seeverkehr ist besonders in Südostasien von Piraterie geplagt und daher tendenziell unsicher. Für bestimmte (große oder schwere) Güter ist er die einzige Alternative. Hochlohnländer wie Deutschland haben kaum noch eine eigene Handelsflotte bzw. diese wird nur durch Steuervergünstigungen wie Sonderabschreibungen für Schiffe am Leben erhalten.

3.2.2. Luftfrachtverkehr

3.2.2.1. Eignung des Luftverkehrs

Außer in bestimmten Gegenden in Africa gibt es im Luftverkehr fast keine Piraterie. Durch harten Wettbewerb sind die Luftfrachtraten in den letzten Jahren erheblich gesunken. Die in der EU beabsichtigte Einführung der Mineralölsteuer auf Keosin könnte die Kosten für Luftfrachttransporte wieder in die Höhe schnellen lassen.

Die Airlines haben sich in der IATA (International Air Transport Association) zusammengeschlossen. Das sogenannte Warschauer Abkommen reglementiert weltweit einheitliche Bedingungen mit Haftungsvorschriften, die für Transporte außerhalb der USA wesentlich ungünstiger sind als für Flüge innerhalb der USA.

3.2.2.2. Arten von Luftfrachtraten

Man unterscheidet drei Arten von Luftfrachtraten:

- **General Cargo Rates:** Allgemeine Preise; gelten für alle Waren, über die keine Sondervereinbarungen getroffen worden sind.
- **Spezialfrachtraten:** Besondere Frachtpreise, die oft durch Subventionen gestützt sind. Von Land zu Land sehr unterschiedlich, ermöglicht aber besonders kostengünstige Transporte.
- **Unit Load Device:** Tarife für Containereinheiten.

3.2.3. Eisenbahnverkehr

3.2.3.1. Eignung des Eisenbahnverkehrs

Prinzipiell ist der Eisenbahnverkehr nur für Schüttgüter oder Containerverkehr geeignet, und selbst da ist er dem Verkehr auf der Straße fast immer unterlegen. Trotz der massiven Subventionierung durch die Politik hat es die Eisenbahn nicht geschafft, mit der technischen Entwicklung schritt zu halten. Als Verkehrsmittel der Armuts-gesellschaften des 19. Jahrhunderts hat die Eisenbahn zumindestens im Frachtverkehr überall da ausgedient, wo ihre Benutzung nicht durch staatliche Zwangsreglementierung erzwungen wird.

3.2.3.2. Arten von Eisenbahnfrachten

man unterscheidet

- Waggonladungen,
- Stückgut und
- Eilgut.

Die Eisenbahngesellschaften sind im internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr (CIM) zusammengeschlossen.

Durch Drittstaaten hindurch ist der Transport unter Zollverschluß möglich. Hierzu ist das Carnet-TIR (TIR-Schild am Fahrzeug) erforderlich.

3.2.3.3. Huckepackverkehr

Huckepackverkehr ist der Transport beladener LKW auf einem Eisenbahnwagen. Diese Verkehrsform kann kostengünstiger sein als der reine LKW-Verkehr, ist aber trotz umfangreicher Werbung der Bahn für diese Verkehrsform („Rollende Landstraße“) nur wenig verbreitet.

3.2.4. Straßengüterverkehr

3.2.4.1. Eignung des Straßenverkehrs

Der Straßengüterverkehr ist offensichtlich die flexibelste und vielseitigste Art des Güterverkehrs. Anders als die Bahn muß der Straßenverkehr im Wege der Kfz-, Öko- und Mineralölsteuer für seinen Verkehrsweg bezahlen, und bekanntlich werden die Steuergelder des Autofahrers für eine Vielzahl sachfremder Dinge (wie die Altschulden der Eisenbahn) oder gar verkehrsfremde Dinge (wie etwa die Finanzierung der Renten durch die sogenannte Öko-steuer) eingesetzt. Daß die Eisenbahn im krassen Gegensatz hierzu Jahr für Jahr drastische Verluste einfährt und massiv vom Staat unterstützt werden muß unterstreicht in eindrucksvoller Weise, daß sie ein Verkehrsmittel des 19. Jahrhunderts ist, das im Gegensatz zum Individualverkehr auf Straßen und Autobahnen den Herausforderungen des 21. Jahrhunderts in keiner Weise gewachsen ist.

3.2.4.2. Politische Einschränkung des Straßenverkehrs

Der Straßengüterverkehr unterliegt einer Vielzahl von Vorschriften, die in der Summe eine faktische Beschränkung der Berufsfreiheit hinsichtlich der auf den Straßenverkehr bezüglichen Berufe ergeben. Das grundgesetzliche Recht auf freie Berufswahl gemäß Art. 12 GG ist damit faktisch außer Kraft gesetzt.

Diese Einschränkungen sind in zwei Klassen zu unterteilen:

- Subjektive Beschränkungen, die in der Person des Gewerbeausübenden liegen, etwa Sicherheits-, Umweltschutz- oder Zulassungsregeln sowie
- Objektive Beschränkungen, früher in der Anzahl der ein Gewerbe ausübenden Personen und heute in aller Regel in der Form von Rationierungen z.B. durch Maut.

3.2.4.3. Steuerliche Einschränkung des Straßenverkehrs

Obwohl wiederum aufgrund Art. 12 GG die Berufsfreiheit und aufgrund Art. 14 und 15 GG das Eigentum und das Erbrecht gewährleistet werden, wird das Steuerrecht faktisch als Verhinderungsinstrument eingesetzt. Die folgenden Zahlen über die Kfz- und die Mineralölsteuer bezeugen dies in eindrucksvoller Weise:

Die Mineralölsteuersätze 1950 bis 2003

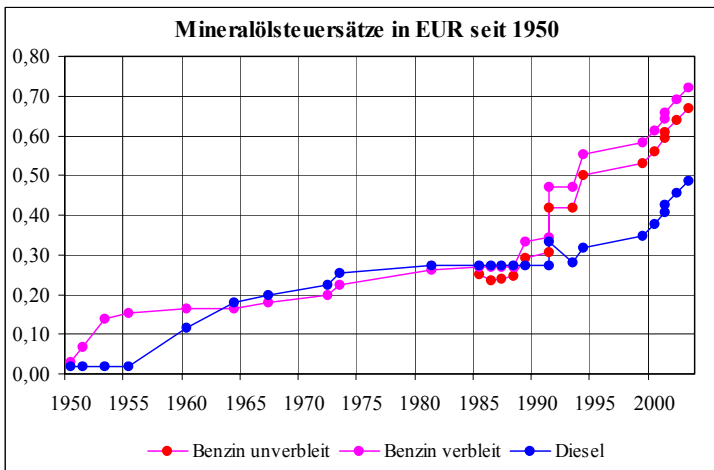
ab	Benzin unverbleit	Benzin verbleit	Diesel
01.01.1950		0,06 DM	0,04 DM
21.01.1951		0,13 DM	0,04 DM
01.06.1953		0,27 DM	0,04 DM
01.05.1955		0,30 DM	0,04 DM
01.04.1960		0,33 DM	0,23 DM
01.01.1964		0,32 DM	0,35 DM
01.01.1967		0,35 DM	0,39 DM
01.03.1972		0,39 DM	0,44 DM
01.07.1973		0,44 DM	0,50 DM
01.04.1981		0,51 DM	0,53 DM
01.04.1985	0,49 DM	0,53 DM	0,53 DM
01.01.1986	0,46 DM	0,53 DM	0,53 DM
01.04.1987	0,47 DM	0,53 DM	0,53 DM
01.04.1988	0,48 DM	0,53 DM	0,53 DM
01.01.1989	0,57 DM	0,65 DM	0,53 DM
01.01.1991	0,60 DM	0,67 DM	0,53 DM
01.07.1991	0,82 DM	0,92 DM	0,65 DM
01.01.1993	0,82 DM	0,92 DM	0,55 DM
01.01.1994	0,98 DM	1,08 DM	0,62 DM
01.04.1999	1,04 DM	1,14 DM	0,68 DM
01.01.2000	1,10 DM	1,20 DM	0,74 DM
01.01.2001	1,16 DM	1,26 DM	0,80 DM
01.11.2001	1,19 DM	1,29 DM	0,83 DM
01.01.2002	0,6391 €	0,6903 €	0,4550 €
01.01.2003	0,6698 €	0,7210 €	0,4857 €

Insgesamt ergibt sich seit ihrer Einführung eine Erhöhung um ca. 2.450%, was die Mineralölsteuer zur am heftigsten explodierenden Steuer aller Steuerarten in Deutschland macht:

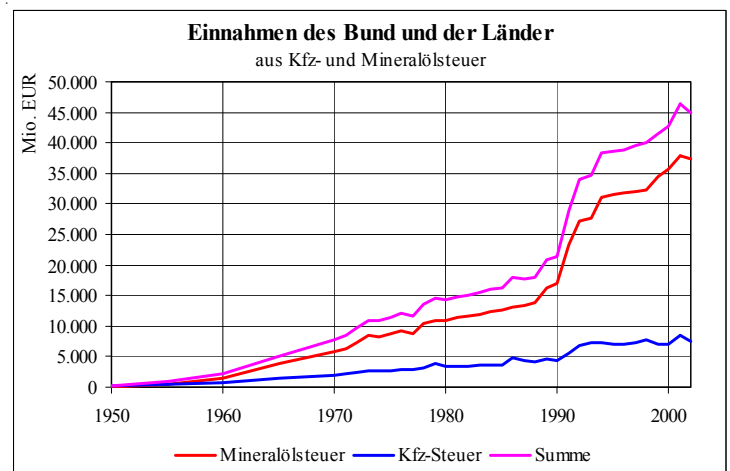
Einnahmen des Bundes und der Länder aus Mineralöl- und Kfz-Steuer in Millionen EUR/Jahr

Jahr	Mineralölsteuer	Kfzsteuer	Summe
1950	34	173	207
1955	581	372	953
1960	1.362	754	2.116
1965	3.798	1.342	5.140
1970	5.886	1.958	7.844
1971	6.349	2.125	8.474
1972	7.274	2.414	9.688
1973	8.482	2.551	11.033
1974	8.207	2.638	10.845
1975	8.754	2.711	11.465
1976	9.265	2.879	12.144
1977	8.709	3.031	11.740
1978	10.463	3.212	13.675
1979	10.809	3.874	14.683
1980	10.917	3.367	14.284
1981	11.340	3.371	14.711
1982	11.675	3.420	15.095
1983	11.933	3.571	15.504
1984	12.288	3.724	16.012
1985	12.537	3.758	16.295
1986	13.112	4.784	17.896
1987	13.363	4.277	17.640
1988	13.821	4.176	17.997
1989	16.220	4.687	20.907
1990	16.960	4.306	21.266
1991	23.361	5.630	28.991
1992	27.119	6.809	33.928
1993	27.600	7.188	34.788
1994	31.142	7.244	38.386
1995	31.433	7.059	38.492
1996	31.871	7.027	38.898
1997	32.074	7.372	39.446
1998	32.372	7.757	40.129
1999	34.442	7.039	41.481
2000	35.751	7.015	42.766
2001	37.931	8.376	46.307
2002	37.365	7.592	44.957

Auch hier eine wahre Einnahmeexplosion:



Ein ähnliches Bild ergibt sich, wenn man die Einnahmen des Staates aus dieser Steuerart betrachtet:



3.2.4.4. Exkurs: Maut-Kostenrechnung

Der eigentliche Mautbetrag pro Kilometer ist vermutlich nur der kleinste Teil der wahren (gesamtwirtschaftlich zu ermittelnden) Mautkosten, jedenfalls aus Kostenträgersicht betrachtet. Denn nicht alle Kilometer fährt ein Fahrzeug im Kundenauftrag; Leerfahrten sind unvermeidlich. Die dabei ebenfalls anfallenden Mautgebühren sind Gemeinkosten, und müssen auf die Kunden umgelegt werden.

Weiterhin haften nach dem neuen Autobahnmautgesetz der Fahrzeughalter, der Unternehmer und der Fahrer (!) gesamtschuldnersich (!!) für die Maut, was in der Praxis bedeutet, daß ein Arbeitnehmer die Maut für seinen Arbeitgeber zahlen muß, wenn dieser insolvent ist. Arbeits- und zivilrechtliche Streitigkeiten sind damit vorprogrammiert, was weitere Kosten verursacht.

Weiterhin sind lange Zahlungsziele im Verkehrsgewerbe üblich; die Erhebung der Maut wartet aber nicht. Es entstehen in diesem Zusammenhang also Finanzierungskosten für die Maut, die der Unternehmer vorstrecken muß - wie er auch schon die Umsatzsteuer vorschießt. Diese Finanzierungskosten erscheinen als kalkulatorische Zinsen. Schließlich trägt der Unternehmer, anders als bei der Umsatzsteuer, das alleinige Mautrisiko, d.h., kriegt die Maut für gefahrene Strecken nicht erstattet, wenn der Kunde nicht zahlt (wie es bei der Umsatzsteuer der Fall wäre). Dies führt zu einem kalkulatorischen Wagnis (oder vielleicht denkt sich die Versicherungswirtschaft ja was dafür aus). Und schlußendlich muß der Unternehmer die Maut verwalten, was ebenfalls Kosten verursacht.

Für jeden Mautkilometer müßte man also viel mehr auf den Kunden umlegen, als der Mautkilometer auf der Autobahn selbst kostet: Anteilige Leerkilometer, Ausfallrisiko, Finanzierungszins und anteilige zusätzliche Verwaltungskosten. Dies würde, ohne jetzt hier ein Zahlenspielchen versuchen zu wollen, den Streckenkilometer um ein Mehrfaches der eigentlichen Mautgebühr verteuern. Da aber in der derzeitigen Wirtschafts- und Sozialkrise auch die Verkehrswirtschaft schon an der absoluten Schmerzgrenze kalkuliert, ist die Befürchtung berechtigt, daß diese Erhöhung sich nicht durchsetzen läßt - wenn man nicht gerade ein Monopolist oder Quasi-Monopolist ist, wie etwa die Deutsche Post, die die Maut auf die Gebühren aufschlagen kann.

Arbeitet ein Unternehmen auf Dauer unter den Gesamtkosten, so geht es entweder pleite, oder ins Ausland. Neben einer Vertiefung der jetzt schon bestehenden Pleitewelle ist also zu befürchten, daß sich in Zukunft noch mehr Speditionen in Billiglohnländer verflüchtigen. Sie zahlen dann zwar in Deutschland dieselbe Maut, fahren aber mit viel günstigeren Fahrern. Im Effekt zahlt also der Arbeitnehmer die Zeche, durch Arbeitsplatzverlust - und die Polen, Ukrainer und wer-sonst-noch reiben sich die Hände für einen Hungerlohn, der nach dortigen Verhältnissen vielleicht sogar noch ganz anständig ist.

Nicht alle bulgarischen, türkischen oder ähnlichen Fahrzeuge entsprechen deutschen Standards, und es darf ver-

mutet (oder: befürchtet) werden, daß insgesamt geringere technische Standards und schlechterer Zustand der Fahrzeuge, verbunden mit u.U. viel längeren Fahrstrecken und Lenkzeiten, sich in einer größeren Zahl und Schwere der Unfälle äußert. Man kann also eine Verschärfung des Unfallgeschehens auf deutschen Straßen wegen des Ausweichens auf ausländische Billiganbieter wie auch wegen des Ausweichens auf (noch!) nicht mautpflichtige Landstraßen prognostizieren

Es kann also vermutet werden, daß neben dem deutschen Arbeitnehmer, der wegen der Maut seinen Job verliert, und dem deutschen Fuhrunternehmer, der aus dem gleichen Grund sein Unternehmen und damit seine Existenz verliert, auch der allgemeine Verkehrsteilnehmer die Zeche zahlt, und zwar mit seinem Leben, das er bei den kommenden schweren Unfällen verliert. Daß der Konsument und die allgemeine Bevölkerung durch die generelle Verteuerung aller Produkte ebenfalls die Maut zahlen, versteht sich dabei von selbst.

Ich postuliere in diesem Zusammenhang, daß die vielfachen negativen volkswirtschaftlichen Auswirkungen der Maut (nämlich Pleiten, Arbeitslosigkeit, Unfallopfer mit den entsprechenden gesundheitlichen Nachfolgekosten und genereller Teuerung) in ihrem volkswirtschaftlichen Schaden die staatlichen Einnahmen bei weitem übersteigen. Markttheoretisch gesehen besteht daher zwischen der Maut-Einnahme und den direkt oder indirekt auf diese Abgabe zurückzuführenden volkswirtschaftlichen Kosten ein hochgradig negativer Multiplikator, d.h., je Euro Mauteinnahme verliert das Land mehrere Euro aufgrund der dargestellten negativen Auswirkungen. Ob das den Politikern, oder ihren Beratern, die uns dieses Desaster eingebracht haben bekannt war, weiß ich nicht, aber ich vermute es. Sollte ich mit dieser Vermutung recht haben, so liegt möglicherweise eine kriminelle Verletzung des Amtseides vor, den Politiker und der Bundeskanzler als oberster Verantwortlicher bekanntlich auf das Wohl des Deutschen Volkes schwören, aber das Deutsche Volk profitiert hiervon ganz gewiß nicht.

3.2.5. Wichtige Verpackungsarten

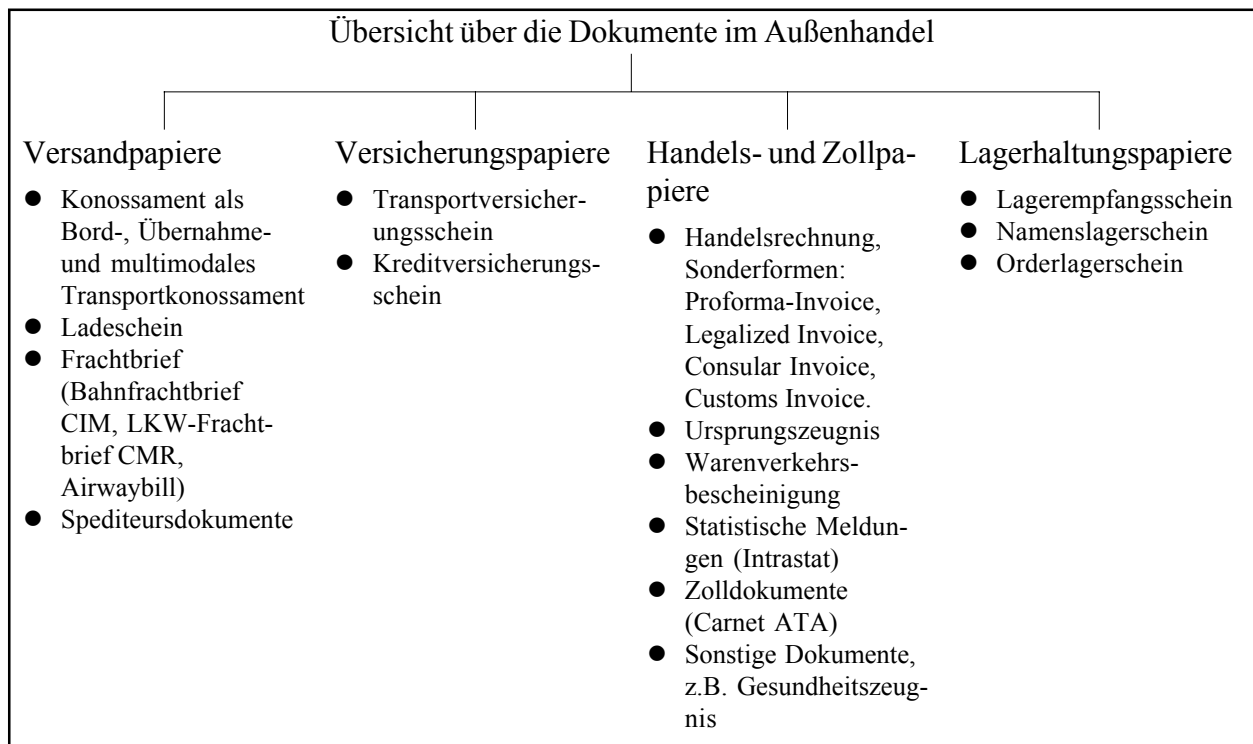
3.2.5.1. Container

Der Container als Standardverpackung ermöglicht ein flexibles Umladen auf verschiedene Transportmittel. Das ist besonders für den Stückgutverkehr von Bedeutung. Es bestehen die Möglichkeiten

- Full Container Load: Der ganze Container wird verwendet, oder
- Less Container Load: Beiladung in einem anderen Container, wenn das verschickte Gut nicht einen ganzen Container benötigt.

3.2.5.2. Paletten

Paletten bieten wie Container die Möglichkeit, verschiedene Verkehrsarten zu kombinieren. Sie sind kleiner als Container, europaweit normiert (0,80 x 1,20 m) und lassen sich mit dem Gabelstapler bewegen, was das Umladen rationalisiert.



3.3. Dokumente im Außenhandel

Die im Außenhandel verwendeten Urkunden werden im Hinblick auf die Warensendung ausgestellt, und durch ihre spezielle Ausgestaltung soll insbesondere eine ordnungsgemäße und reibungslose

- Lieferungssicherung,
- Zahlungssicherung,
- Eigentumsübertragung und
- Finanzierung

ermöglicht werden. Ihre Funktionen sind

- Beweisfunktion und Vertragserfüllungsfunktion: sie beweisen zum Beispiel ein bestimmtes Gewicht oder die Absendung der Ware oder den Ursprung einer Warensendung;
- Sperrfunktion: d.h., nur der Inhaber der Urkunde kann eine bestimmte Leistung verlangen,
- Legitimationsfunktion: Urkunde legitimiert den Herausgabeanspruch auf eine Sache,
- Finanzierungsfunktion: Urkunden, die als Kreditsicherheit den Kreditinstituten vorgelegt werden können.

Im Außenhandel gliedert man die verwendeten Urkunden üblicherweise in

- Versandpapiere,
- Versicherungspapiere,
- Handels- und Zollpapiere und
- Lagerhaltungspapiere.

3.3.1 Versandpapiere

3.3.1.1. Das Konossament

Dieses ist ein gekorenes Orderpapier, das der Verfrachter dem Exporteur direkt oder dem vom Exporteur beauftrag-

ten Ablader (Spediteur, Frachtführer) gemäß des abgeschlossenen Seefrachtvertrages ausstellt. Üblicherweise in drei Originalen („full set“) dokumentiert es den Empfang der Ware und die Verpflichtung zur Beförderung und Aushändigung an den berechtigten Empfänger.

Der Exporteur kann seine Rechte aus dem Konnossement durch Indossament übertragen, und berechtigter Empfänger der Ware ist dann derjenige, der sich durch eine geschlossene Indossamentenkette ausweisen kann. Zur Auslieferung der Ware genügt ein Original.

Sonderformen sind:

- Bordkonnossement (Shipped on Board Bill of Lading), das dem Absender bescheinigt, daß sich die Ware zur Verschiffung an Bord des benannten Schiffes gemäß Frachtvertrag befindet. Für Dokumenten-Akkreditive wird grundsätzlich ein Bordkonnossement verlangt. Es bestätigt zudem, daß die Lieferverpflichtungen des Verkäufers bei Incoterms wie „FOB“ erfüllt sind.
- Übernahmekonnossement (Received for Shipment Bill of Lading) bescheinigt dem Ablader nur den Empfang der Ware durch den Reeder zur Verschiffung (üblich in der Linienschiffahrt; der Reeder bleibt frei in der Wahl des Schiffes). „FOB“ (oder selbst „FAS“) sind auf diese Weise jedoch nicht erfüllt.
- Multimodales Transportkonnossement (Combined Transport Bill of Lading) wenn mindestens zwei verschiedene Transportarten genutzt werden, kann der gesamte Transport auf diese Art durch ein einziges Konnossement abgedeckt werden.

Da alle Original-Konnossemente dem Exporteur übergeben werden, besitzt das Konnossement Sperrfunktion, d.h., der Käufer kann die Ware von der Reederei nur übernehmen, wenn er ein Original vorlegen kann. Dieses

wir bei Zahlungen durch Akkreditive von den Banken i.d.R. nur gegen Zahlung ausgehändigt. Das Konnossement hat damit auch eine Zahlungssicherungsfunktion.

Zudem kann das Konnossement noch während des Transportes rechtsgeschäftlich übertragen werden. Da das Recht aus dem Papier dem Recht an dem Papier folgt, kann über die Ware verfügen, wer das Konnossement besitzt. Das Dokument eignet sich daher, die noch schwimmende Ware vor ihrer Ankunft im Zielhafen zu verkaufen.

3.3.1.2. Der Ladeschein

Das Frachtpapier der Binnenschifffahrt, daher auch Flußkonnossement genannt. Hat die gleiche rechtliche Wirkung wie das Konnossement, wird aber nur in einem Original ausgestellt.

3.3.1.3. Der Frachtbrief

Eine Beweisurkunde, die vom Exporteur bzw. Absender ausgestellt wird und den Auftrag des Absenders an den Frachtführer bescheinigt, die Ware an den im Frachtbrief benannten Empfänger auszuliefern. Der Empfang der Ware zur Beförderung wird durch den Frachtführer bestätigt. Das Frachtbrieforiginal begleitet die Ware und wird mit der Ware dem Empfänger ausgehändigt, daher ist keine Sperrfunktion möglich. Konkrete Formen sind:

- Der internationale Bahnfrachtbrief (CIM): in fünffacher Ausfertigung, wobei der Absender das Duplikat 4 erhält; Ausfertigung 2 = Frachtkarte, 3 = Empfangsschein und 5 = Versandschein dienen bahninternen Zwecken. Nachträgliche Disposition durch den Absender möglich.
- Der internationale LKW-Frachtbrief (CMR): unterscheidet sich im wesentlichen nicht vom Bahnfrachtbrief. Er wird in vierfacher Ausfertigung ausgestellt. Das Original begleitet die Ware, der Absender erhält ein Frachtbriefdoppel (rot).
- Luftfrachtbrief (Air Waybill/AWB): Dokumentiert den Luftfrachtvertrag zwischen Ablader und Frachtführer = Fluggesellschaft bzw. des namentlich benannten Agenten. Besteht aus drei Originalen: 1. für die Fluggesellschaft, 2. begleitet die Ware und ist für den Empfänger, 3. ist für den Exporteur/Absender. Besitzt keine Sperrfunktion, nachträgliche Dispositionen sind wie beim Frachtbrief möglich. Er ist also Nachweis für den Beförderungsauftrag und Wareneingangsbestätigung durch den Luftfrachtführer. Außerdem dient er als Frachtrechnung, Verzollungsunterlage, Auslieferungsbestätigung und Versicherungsurkunde, wenn die Transportversicherung des Frachtführers gewählt wurde.

3.3.1.4. Internationale Spediteurdokumente

Spediteurdokumente werden überwiegend bei Sammelladungen ausgestellt, und der Frachtführer muß der FIATA (Federation International des Associations des Transporteurs et Assimiles) angehören. Konkrete Formen:

- Internationale Spediteurübernahmebescheinigung (Forwarders Certificate of Receipt, FCR)

- Internationales Spediteurkonnossement (Forwarders Certificate of Transport, FCT)

3.3.2. Versicherungspapiere

3.3.2.1. Transportversicherungsschein

Dieser dokumentiert den Versicherungsvertragsabschluß und den Versicherungsanspruch. Er ist entweder namentlich auf den Berechtigten ausgestellt oder als gekorenes Orderpapier. Besteht eine sogenannte Generalpolice, d.h., eine Deckungszusage für alle Transporte, die ein Unternehmen durchführt, so kann bei Bedarf über jeden einzelnen Transport ein übertragbares Versicherungszertifikat ausgestellt werden. Die wichtigsten Versicherungsklauseln („Institute Cargo Clauses“) sind

Visualisierung der Arten von Seeversicherungen	
<ul style="list-style-type: none"> ● Aufopferung oder Seewurf bei großer Havarie ● Güterentladung im Nothafen ● Kollisionen von Schiff oder anderem Transportmittel ● Feuer und Explosion ● Stranden ● Aufgrundlaufen und Kentern des Schiffes ● Entgleisung oder Überschlagen des Landtransportmittels 	„Institute Cargo Clause C“
<ul style="list-style-type: none"> ● Überbordspülen ● Eindringen von See- oder Flußwasser in das Transportmittel ● Totalverlust ganzer Kolli beim Laden oder Löschen ● Erdbeben ● Vulkanausbruch ● Blitzschlag 	Zusätzlich in „Institute Cargo Clause B“
<ul style="list-style-type: none"> ● vollen Deckung gegen alle Risiken ● nicht aber Krieg und Aufruhr 	Zusätzlich in „Institute Cargo Clause A“
<ul style="list-style-type: none"> ● Krieg ● Aufruhr 	Zusätzlich in „against all risks“ - „a.a.r.“

- Institute Cargo Clause C: Leistungspflicht des Versicherers nur bei großer Havarie, d.h., es sind nur Aufopferung oder Seewurf bei großer Havarie; Güterentladung im Nothafen; Kollisionen von Schiff oder anderem Transportmittel; Feuer und Explosion; Stranden, Aufgrundlaufen und Kentern des Schiffes; Entgleisung oder Überschlagen des Landtransportmittels;
- Institute Cargo Clause B: Wie vorstehend, zusätzlich aber folgende zusätzliche Risiken: Überbordspülen; Eindringen von See- oder Flußwasser in das Transportmittel; Totalverlust ganzer Kolli beim Laden oder Löschen; Erdbeben, Vulkanausbruch und Blitzschlag;
- Institute Cargo Clause A: vollen Deckung gegen alle Risiken, nicht aber Krieg und Aufruhr (hierfür sind Zusatzversicherungen möglich).
- „Against all risks“, „aar“: vollen Deckung gegen alle Risiken, auch Krieg und Aufruhr. Dies ist bei Transporten ins bestimmte Seegebiete (südchinesisches Meer!) oder bestimmte Zielgebiete (Nigeria, Häfen in Ländern mit Bürgerkriegen) die einzige sinnvolle Klausel.

Im Schadensfall muß unverzüglich der in der Versicherungspolice genannte Havariekommissar benachrichtigt werden. Dann sind folgende weitere Maßnahmen zu ergreifen:

- Schadensüberprüfung der Waren bei Übergabe durch den Frachtführer,
- alle Beteiligten vorsorglich haftbar machen,
- Verhinderung der Ausweitung des Schadens,
- Benachrichtigung der Versicherungsgesellschaft und Einreichung der Schadensunterlagen.

3.3.2.2. Kreditversicherungsschein

Dieser dokumentiert den Abschluß des Kreditversicherungsvertrages und den Versicherungsanspruch des genannten Unternehmens. Die Urkunde ist ein Rektapapier und kann nur mittels Zessionsvertrag übertragen werden. Die Kreditversicherung soll das Zahlungsrisiko und/oder politische Risiken decken, die bei einer Kreditgewährung entstehen. Sollen Außenhandelsgeschäfte langfristig finanziert werden, so verlangen die Kreditinstitute den Abschluß einer Kreditversicherung, die als Sicherheit für den Außenhandelskredit an die Bank abgetreten wird.

3.3.3. Handels- und Zollpapiere

3.3.3.1. Die Handelsrechnung

Für die Handelsrechnung gelten im deutschen Recht zunächst die speziellen Vorschriften, die insbesondere aus §14ff UStG ersichtlich sind. Die Commercial Invoice ist die wichtigste Beweisurkunde über die Vertragserfüllung. Besondere Formen der Handelsrechnung sind:

- Proforma-Invoice: Besondere Form des Angebots im Außenhandel und enthält alle Angaben der späteren Handelsrechnung. Sie wird vom Importeur benötigt zur Beantragung einer Importlizenz und/oder als Grundlage für einen Akkreditiveröffnungsantrag.
- Legalized Invoice: Von den IHKn beglaubigte und anschließend von der Botschaft bzw. dem Konsulat des Importlandes legalisierte Handelsrechnung, durch die der Wahrheitsgehalt der vorgelegten Rechnung (also die Angemessenheit der angegebenen Preise) bestätigt wird; wird von vielen Ländern mit nicht-freien Wirtschaftssystemen verlangt.
- Consular Invoice: Vom Konsulat des Importlandes auf eigenen Rechnungsformularen ausgestellte Rechnung; soll wie die legalisierte Handelsrechnung vor Manipulationen zu Lasten des Importlandes schützen und ist Grundlage für die Verzollung im Importland. Selten.
- Customs Invoice: Auf Zollformularen des Importlandes ausgestellte Rechnung, die u.a. das Ursprungsland bescheinigt. Ist daher i.d.R. ein Wert- und Ursprungszertifikat. Zusätzliche Legalisierung durch ein Konsulat möglich.

3.3.3.2. Das Ursprungszeugnis

Ein Ursprungszeugnis (das sogenannte „Certificate of Origin“) wird von sehr vielen Ländern verlangt und wird

in Deutschland von den Industrie- und Handelskammern ausgestellt und beglaubigt. Es dient dem Nachweis, daß die Herstellung überwiegend oder ausschließlich im Exportland (oder sonst einem bestimmten Staat) erfolgte, der Überwachung von Importbeschränkungen und Importkontingenten, zur Überprüfung der Einhaltung bilateraler Handelsabkommen, zur Kontrolle der Nicht-Einfuhr aus bestimmten Ländern (Anti-Israel-Klausel) und als Nachweis für Zollermäßigungen und Einfuhrerleichterungen bei Präferenzabkommen oder Meistbegünstigungsklausel.

3.3.3.3. Die Warenverkehrsbescheinigung

Erklärungen des Exporteurs, daß die dem Zoll gestellten Waren in einem EU-Land oder in einem mit der EU durch ein Assoziierungs-, Präferenz-, Kooperations- oder Freihandelsabkommen verbundenen Land hergestellt worden sind oder in der EU zum freien Verkehr abgefertigt wurden. Wird vom Zoll bestätigt.

3.3.3.4. Statistische Meldungen im Intrahandel

Das Intrastat-Verfahren ist ein statistisches Meldeverfahren für grenzüberschreitende Geschäfte innerhalb der Europäischen Union aufgrund Artikel 8, 9 und 20 der (EWG) Verordnung Nr. 3330/91 vom 07.11.1991 (ABl. EG Nr. L 316/1) und Art. 4 der (EG) Verordnung Nr. 1901/2000 vom 07.09.2000 (ABl. EG Nr. L 227/28). Zweck der Intrahandelsstatistik ist die Erhebung des gegenseitigen tatsächlichen Warenverkehrs zwischen Deutschland und den anderen EU-Mitgliedstaaten, d.h., Intrastat-Meldungen sind nur in dem EU-Mitgliedstaat abzugeben, von dem aus die Waren körperlich versandt werden (Absende-Mitgliedstaat) bzw. in den sie körperlich eingehen (Eingangs-Mitgliedstaat).

In diesem Zusammenhang wird von sogenannten Gemeinschaftswaren gesprochen. Gemeinschaftswaren sind Waren, die in der Europäischen Union gewonnen oder hergestellt wurden oder sich im zollrechtlich freien Verkehr der Gemeinschaft befinden; alle anderen Waren gelten als Nichtgemeinschaftswaren.

Der innergemeinschaftliche Warenverkehr mit Nichtgemeinschaftswaren wird statistisch im Rahmen der vorgeschriebenen Zollbehandlung erhoben; eine Intrastat-Meldung darf dann nicht mehr erfolgen.

Das Meldeverfahren wird in Deutschland vom statistischen Bundesamt durchgeführt und kann auch elektronisch abgewickelt werden (<http://www.w3stat.de>). Auskunftspflichtig ist jede natürliche oder juristische Person, die eine deutsche Umsatzsteuer-Identifikationsnummer hat und einen Vertrag mit einem ausländischen Geschäftspartner abschließt, der das Verbringen einer Ware zwischen Deutschland und einem anderen EU-Mitgliedsstaat zum Gegenstand hat.

Die Auskunftspflicht ist unabhängig davon, wer die Ware physikalisch transportiert und in die zwei Bereiche

- „Eingang“ für Importe und
- „Versand“ für Exporte

gegliedert. Die Meldepflicht entsteht zu dem Zeitpunkt, zu dem die Ware tatsächlich die Grenze überschreitet und Berichtszeitraum ist stets der Kalendermonat. Abgabetermin für die Intrastat-Meldung ist der 10. Arbeitstag nach Ablauf des Berichtszeitraumes. Der Berichtspflichtige kann sich der Dienste einer Dritten Person bedienen (Erstellung und Abgabe der Meldung z.B. durch den Spediteur oder einen Steuerberater), bleibt aber für die inhaltliche Richtigkeit und zeitgerechte Abgabe der Meldung verantwortlich.

Privatpersonen sind grundsätzlich von der Auskunftspflicht befreit. Waren, die von inländischen Unternehmen an Privatpersonen in anderen EU-Mitgliedstaaten gesandt werden, bzw. Eingänge von Waren, die von Privatpersonen in anderen EU-Mitgliedstaaten an deutsche Unternehmen gesandt werden, sind jedoch grundsätzlich durch das inländische Unternehmen anzumelden. Umsätze mit privaten Selbstabholern sind dagegen nicht zu melden.

Innereuropäische Warenbewegungen werden erst berichtspflichtig, wenn sie insgesamt die Schwelle von 200.000 € überschreiten, was auch während eines laufenden Jahres passieren kann. Die Meldepflicht tritt dann während des Jahres ein. Hinsichtlich des einzelnen Geschäftes gilt ein Schwellenwert von 100 €. Unterhalb dieser Grenze können Geschäftsvorgänge unter einer Sammelnummer gemeldet werden.

Inhaltlich ist u.a. das Ursprungs- und das Bestimmungsland, die Warenbezeichnung und das Gewicht der Ware sowie die Art des vorgenommenen Geschäftes zu melden. Die EU-Verordnung listet eine zusammenhanglos scheinende Vielzahl von Waren auf, die generell nicht der Meldepflicht unterliegen.

Bei Durchfuhr tritt keine Meldepflicht ein, wohl aber bei Zwischenlagerung von Waren im Zuge der Durchfuhr. Abgrenzungskriterium ist die Abladung der Ware vom Transportmittel.

Wird etwa eine Ware im Rahmen eines Kettengeschäftes aus einem EU-Mitgliedsstaat zunächst in ein anderes Mitgliedsland gebracht, und danach in einen weiteren Mitgliedsstaat weiterbefördert, so ist eine Meldung im Zwischenland nicht erforderlich. Eine Durchfuhr liegt dabei immer vor, wenn die Ware ohne Umladung durch einen Mitgliedsstaat hindurchtransportiert wird. Um- oder Neuverpacken, also etwa auch das Umfüllen flüssiger oder gasförmiger Stoffe, führt jedoch zu einem meldepflichtigen Vorgang. Gleiches gilt bei Zwischenlagerung in einem Lager, d.h., Abladen von einem Transportmittel, Verbringen in ein Lager und späteres Wiederaufladen auf ein anderes Verkehrsmittel. Werden Waren jedoch aus Drittstaaten durch die EU hindurchbefördert, so ist dies in keinem Falle ein meldepflichtiger Vorgang, weil es sich nicht um Intrahandel handelt.

3.3.3.5. Grundzüge des Zollverfahrens

Kommt die Ware an die Außengrenze der EU (die im Flugverkehr freilich auch mitten in der Union liegen kann, nämlich im Flughafen), kann sie entweder sofort

zum freien Verkehr oder im Versandverfahren abgefertigt werden.

Im privaten Reiseverkehr gibt es i.d.R. Freibeträge für bestimmte Warengruppen (etwa Kaffee, Geschenke, Teppiche, Alkohol usw., nicht aber beispielsweise für verschreibungspflichtige Medikamente, die statistisch gesehen besonders häufig geschmuggelt werden), innerhalb derer Reisende Waren zollfrei mitnehmen können; alles, was diese Freibeträge übersteigt, ist „normal“ zu verzollen, d.h., „zum freien Verkehr“ abzufertigen. Diese Abfertigung entspricht im Prinzip der Abfertigung von LKW oder anderen kommerziellen Ladungen an der Grenze und erlaubt nach Entrichtung von Zoll und EUST die freie Verfügung über die Ware innerhalb der EU-Länder.

Zur Entlastung der Kollegen an der Grenze besteht die auch die Möglichkeit, die Waren zum gemeinschaftlichen oder gemeinsamen Versandverfahren im Rahmen des von der Kommission gemeinschaftsweit inzwischen verbindlich vorgeschriebenen automatisierten NCTS (New Community Transit System) innerhalb der EU bzw. den Rest-EFTA-Staaten abzufertigen, wodurch die Grenzabfertigung erheblich beschleunigt wird. Zu Kontrollzwecken wird in der Regel ein sogenanntes „Nämlichkeitsmittel“ entweder an der Ware oder einem verschlußsicheren Transportmittel, etwa einem dafür zugelassenen Trailer oder Container) angebracht. Die Nämlichkeitsicherung dient der zollamtlichen Überwachung im Transit und umfaßt z.B. die Verplombung von Drittlandswaren, die unverzollt durch die EU hindurchtransportiert werden = T1-Verfahren. Der sogenannte Hauptverpflichtete muß dazu eine spezifische Zollsicherheit maximal in Höhe der potentiellen Eingangsabgaben am Zoll hinterlegen. Oft ist das auch ein Aval in Form einer selbstschuldnerischen Bankbürgschaft (die sog. Bürgschaftsbescheinigung), die alle Transitländer abdeckt. Zuständig ist dabei i.d.R. ist das Zollamt in dessen Bezirk der Empfänger/Spediteur/Deklarant seinen Sitz/Werk/Büro/Lager hat. An die Wiedergestellung der Transitwaren bei der Bestimmungszollstelle oder dem sogenannten zugelassenen Empfänger (Gegenstück ist der zugelassene Versender, der ohne Zollmitwirkung das Versandverfahren eröffnen darf, falls es ihm bewilligt wurde) kann sich dann eine weitere Zollbehandlung anschließen, wie z.B. die Abfertigung zum freien Verkehr, zur Zollagerung oder Wiederausfuhr aus dem Zollgebiet der Gemeinschaft. Es gibt hierbei insgesamt acht verschiedene Arten der Zollabfertigung, die wir in diesem Rahmen aber nicht im Detail betrachten wollen.

3.3.3.5.1. Zollwertberechnung

Grundgedanke der Zollberechnung* ist, daß der akkumulierte Wert der Ware verzollt wird, der bis zur Außengrenze des europäischen Wirtschaftsraumes entstanden ist. Dies entspricht im wesentlichen dem handelsrechtlichen Niederstwertprinzip.

Da die Europäische Union seit Inkrafttreten des Vertrages von Maastricht eine Zollunion mit einem gemeinsamen Zollgebiet und einem gemeinsamen Zolltarif ist, sind

<i>Vorgang, Berechnungsgrundlage, Rechtsvorschrift</i>	<i>Zahlenbeispiel</i>
Grundlage der Zollberechnung bei Einführen in die Europäische Union ist nach Art. 28–36 des EU-Zollkodex (ZK) der „Zollwert“ oder auch „Transaktionswert“ der eingeführten Waren, der sich wiederum auf den GATT-Zollwert-Kodex bezieht. Nach Art. 29 ZK ist der Transaktionswert der für die Waren bei einem Verkauf zur Ausfuhr in das Zollgebiet der Gemeinschaft tatsächlich gezahlte oder zu zahlende Preis, ggf. nach Berichtigung. Es müssen also alle Kosten berücksichtigt werden, die bis zur Grenze anfallen (z.B. Fracht, Versicherung, evtl. Lizenzgebühren u.a.). Dies entspricht dem sogenannten „Arms length“-Prinzips bei der Anerkennung von Verrechnungspreisen transnationaler Unternehmen gemäß OECD Musterabkommen, die im Welthandel als Standards gelten. Die Regelung entspricht damit analog auch den §§253, 255 HGB.	Warenwert: 9.000 € + Frachtkosten: 800 € + Versicherung: 200 € = Zollwert: 10.000 €
Auf diesen Wert wird Zoll erhoben: <i>(sind Verbrauchssteuern wie Tabak-, Mineralöl- oder Branntweinsteuer fällig, so würden diese jetzt erhoben)</i>	+ 5% Zoll 500 €
Jetzt muß noch die Einfuhrumsatzsteuer (EUST) berechnet werden. Diese berechnet sich nach dem Zollwert + mit der Sendung unmittelbar anfallenden Kosten innerhalb der EU (z.B. Fracht bis zum Empfänger) + Zoll + evtl. sonstige anfallenden Kosten (Verbrauchssteuer, Zusatzzölle u.a.). Diese Summe ergibt den sog. EUST.-Wert.	= Zollwert: 10.000 € + Zoll (vorstehend) 500 € + Frachtkosten EU 200 € = EUST.-Wert 10.700 €
Auf diesen Wert wird die Einfuhr-Umsatzsteuer (EUST.) berechnet:	EUST. 19%: 2.033 €
Um die gesamte Abgabenbelastung zu berechnen, werden Zoll und EUST addiert:	Zoll: 500 € + EUST.: 2.033 € = Σ Abgaben 2.533 €

Muster für eine einfache Zollwertrechnung: Grundgedanke des Verfahrens ist, daß der akkumulierte Wert der Ware verzollt wird, der bis zur Außengrenze der Europäischen Union entstanden ist. Dies entspricht im wesentlichen dem handelsrechtlichen Niederstwertprinzip. Ausnahmen bestehen nur noch für verbrauchssteuerbelastete Waren wie z.B. Alkohol, Treibstoffe oder Tabakwaren. Das Verfahren wird inzwischen automatisiert abgewickelt und stellt zugleich eine Steueranmeldung i.S.d. Abgabenordnung dar. Verbindungen bestehen ferner zu diversen außenwirtschaftlichen Überwachungen, z.B. hinsichtlich Korruption bzw. Zollstraftaten aber auch beispielsweise hinsichtlich des Verkehrs mit sogenannten „Dual Use“-Gütern: Anlagen, Maschinen und anderen Produkten, die neben der zivilen Nutzung auch militärisch z.B. zum Bau von Kernwaffen oder chemischen Kampfmitteln eingesetzt werden können.

lediglich die Transport- und Versicherungskosten auf der Basis „DDU“ nach INCOTERMS zu berücksichtigen; Transport- oder sonstige nachträgliche Kosten innerhalb der EU (sogenannte Nachlaufkosten) sind zollmäßig irrelevant.

Bei der Berechnung der Einfuhr-Umsatzsteuer sind hingegen sämtliche auch innergemeinschaftlichen nachträglichen- und Nebenkosten zu addieren, die in direktem Zusammenhang zum importierten Gut stehen, also etwa sämtliche Transport- und Regiekosten bis zum Ort des Empfängers, sowohl innerhalb- wie auch außerhalb der Union, nicht aber nachträgliche Kosten, die bereits innerhalb der EU zur Umsatzsteuer herangezogen worden sind, wie etwa Fundamentierung, Zulassung oder Umbauten von Anlagen. Auf die Hinzurechnung dieser Kosten kann jedoch auf Antrag verzichtet werden, wenn der Einführer hinsichtlich der eingeführten Waren zum vollen Vorsteuerabzug berechtigt ist, was in der Praxis überwiegend zutreffen dürfte.

Im vorstehenden Beispiel wird der Import einer Ware aus dem Zollaussland betrachtet.

3.3.3.5.2. Detailvorschriften zur Wareneinfuhr

Abgaben, wie etwa Zölle und zollähnliche Abgaben, Einfuhrumsatzsteuer (Mehrwertsteuer bei der Einfuhr), Ausfuhr- bzw. Marktordnungsausgleichszölle, Verbrauchssteuern (Tabaksteuer, Kaffeesteuer, Mineralölsteuer, u.a.) und besondere Normen (sog. „VuB“ = Verbote und Beschränkungen beim Warenverkehr über die Grenze) müssen zwingend beachtet werden. Das sind z.B. Einfuhrverbote (bestimmte Drogen, Nazi-Symbole, u.a.), Einfuhrbeschränkungen (Arzneimittel, Pornographie, Waffen, u.a.), besondere Bewilligungen und Genehmigungen (Einfuhrgenehmigungen, Lizenzen, diverse Zeugnisse z.B. für Eisen- und Stahlwaren, Textilien, Spielzeuge (Produkthaftung!) u.v.a.).

Die Ware wird zunächst „eingereiht“, (vormals „eintariffiert“) d.h. zu jeder Ware wird eine entsprechende Tarifposition des Gemeinsamen Zolltarifs (TARIC = Tarif Intégré Communautaire), also die Codenummer (KN = „Kombinierte Nomenklatur“ nach dem HS = Harmonisiertes System zur Bezeichnung und Kodierung von

Waren) zugeordnet. Diese Einreihung erstreckt sich auf über 10.000 Einzelpositionen und ist schematisch nach dem sog. Produktionsprinzip des weltweit anerkannten HS geordnet. Das HS wird zwar offiziell vom Bundesanzeigerverlag vertrieben, ist aber auch über den EU-Zollserver frei zugänglich. Zu jeder KN-Nr. sind die betreffenden Anwendungsvorschriften angegeben, z.B. Zollsatz, EUSt-Satz, div. Genehmigungen, VuB u.a. Bei geringem Wert können Waren zumeist direkt „freigeschrieben“ werden, so eine Einreihung entfällt. Der Abgabensatz wird in diesem Fall pauschaliert und enthält damit sämtliche Eingangsabgaben, was die Berechnung ungemein erleichtert.

Bis zu einem Zollwert von 800 € ist in der Regel eine mündliche Anmeldung zulässig (Hilfsformular). Darüber hinaus ist ein schriftlicher Zollantrag (der Vordruck 0737/ 0737bis, 0747, 0747bis) erforderlich. Ab einem Transaktionswert von 10 000 € ist jedoch grundsätzlich das Zusatzblatt D.V.1 = Zollwertanmeldung abzugeben. Die kann man entweder selber einreichen oder einem Zolldeklaranten besorgen lassen; letzteres ist als kommerzielle Dienstleistung geregelt und meistens auch sinnvoll, denn eine Zollanmeldung ist zugleich eine Steueranmeldung iS der Abgabenordnung und oftmals sehr komplex. Sie erfordert in der Regel ein umfangreiches Grundlagen- sowie Methodenwissen und dazu möglichst noch einschlägige Erfahrungen mit der zollrariflichen Einreihung von Waren nach dem HS und den VuB. Bei der Ausfuhr von Waren gilt das gleiche für den Bereich des AWG und der AWV (Außenwirtschaftsgesetz/AW-Verordnung), insbesondere was die EMBARGO- und DUAL-USE-Vorschriften angeht.

Der Zollantrag wird zumeist über eine ATLAS – Schnittstelle (s.u.) oder auch im Einzelfall per Internet gestellt und vollautomatisch geprüft, wonach dann der Zollbescheid ergeht, falls keine Beschau angeordnet wurde. Was im Rahmen des Automatisierten Tarif- und lokalen Zollabwicklungssystem = ATLAS der Bundeszollverwaltung nur wenige Minuten dauert, sofern eine schlüssige Zollanmeldung vorliegt und man nicht gerade das Opfer von DEBBI (Dezentrale Beteiligtenbewertung) im Rahmen der systematischen EG weiten Risikoanalyse wird, oder und noch viel schlimmer, bei OLAF (Office de la lutte antifraud, der EU-Antikorruptionsbehörde), also dem anerkanntermaßen erfolgreichen Zollkriminalinstitut der EG Kommission, rein zufällig auf der schwarzen Liste steht (sog. RIF-Profil = Risk Identification Format), ohne zu wissen warum eigentlich (Vielleicht war's einfach nur der liebe Nachbar, der unseren Gartenzwerg, Hund oder sogar die arme Katze nicht mag? Aber „Whistleblower“ gibt es ja bekanntlich inzwischen überall). Die Kommission hält zu diesem Zweck auf Kosten der Marktbürger jedenfalls ein nach dem 24/7 Takt operierendes Stakeholder-Telefon vor – institutionalisierte Denunziation, sozusagen.

3.3.3.5.3. Einzelheiten zum Versandverfahren

Waren, die unter zollamtlicher Überwachung im Transit-Verfahren innerhalb der EG weiterbefördert werden sol-

len, müssen derzeit in der Gemeinschaft zu einem speziellen elektronischen Versandverfahren (T1, T2, Carnet-TIR, Carnet-ATA) im Rahmen des NCTS = New Community Transit System) abgefertigt werden. Wer diesem Verfahren nicht selber angeschlossen ist, muß sich deshalb einer speziell darauf eingerichteten Zollagentur oder Spedition bedienen, die dabei zugleich als Hauptverpflichtete agieren und somit das Risiko für die latenten Eingangsabgaben bis zur Wiedergestellung des Zollguts übernimmt.

Die wichtigsten Zolltransit-Verfahren sind:

- T1 (das „T“ steht übrigens fuer Transit): Bei Nichtgemeinschaftsware = sog. Drittlandware, die noch keiner Zollbehandlung zugeführt wurde.
- T2: In diesem Verfahren werden Gemeinschaftswaren (im T2-Status) versandt, die sich im gebundenen steuerlichen Verkehr befinden, weil z.B. EUSt. oder Verbrauchssteuern dafür noch nicht entrichtet wurden. Da Gemeinschaftswaren innerhalb der EU grundsätzlich zollfrei sind, ist das allerdings nur sinnvoll, wenn sie das Gemeinschaftsgebiet entweder vorübergehend oder ständig verlassen, etwa bei Lohnveredelung oder beim Transit durch die Schweiz nach Italien und eventuell sogar noch von dort über Cap Ancona mit der Fähre nach Patras, Griechenland.
- Hochsteuerbare Waren: Unversteuerte verbrauchsteuerpflichtige Waren werden im Binnenmarkt mit einem sog. Begleitenden Verwaltungspapier (neudeutsch auch AAD = Accompanying Administrative Document) von einem zollamtlich bewilligten Verbrauchsteuerlager zum nächsten befördert werden.
- Carnet-TIR: Mit einem Carnet-TIR (Transportation Internatieaux des Routiers) kann Ware über mehrere Vertragsstaaten (u.a. Rußland, Türkei, u.v.a.) versandt werden. Das TIR-Abkommen umfaßt weit mehr Staaten als die EU. Die überragenden Vorteile bestehen damit im Gegensatz zum geographisch beschränkten gemeinsamen oder gemeinschaftlichen T1-Verfahren innerhalb der EU/EFTA-Zone darin, daß der Bewegungsraum quer durch Europa und bis hin über die Seidenstraße nach Transkaukasien und den vorderen Tientschan reicht. Interessanterweise war das einstige (frühmittelalterliche!) Transitverfahren (zur Zeit des Marco Polo) jedoch um einiges effizienter als das bis heute der Fall ist).
- Carnet-ATA: Mit einem Carnet-ATA (Admission Temporaire à Douane) können Waren im Rahmen der vorübergehenden Verwendung fuer Zollzwecke zwischen Vertragsstaaten des Carnet-Abkommens befördert und zurückgeschickt werden, ohne sie laufend einer neuen zollamtlicher Bestimmung zuzuführen. Abschließend wird die Ware im Herkunftsland wieder problemlos als Rückware zum freien Verkehr abgefertigt und die gestellte Sicherheit für das CARNET zurückgegeben.

Zugang zum Zollserver:

http://ec.europa.eu/taxation_customs/dds/en/tarhome.htm

3.3.3.6. Sonstige Warenbegleitpapiere

Dies können beispielsweise sein Wiegelisten und Packlisten (beim Versand erstellt und der Warensendung beigefügt), Gesundheitszertifikate bzw. Genußtauglichkeitsbescheinigungen. Inspektionszertifikate (z.B. über Tierbefall, Qualität und Provenienz bei Lebensmittellieferungen oder bei technischen Produkten über Abnahmeprüfungen), Waren-Kontroll-Zertifikate (clean report of findings), die die Übereinstimmung der verpackten Ware mit der Bestellung bescheinigen (sie werden von unabhängigen Prüffirmen Kosten des Exporteurs erstellt).

3.3.4 Lagerhaltungspapiere

Der Lagerhalter übernimmt gewerbsmäßig die Einlagerung und Aufbewahrung von Gütern. Zum Nachweis der Einlagerung werden Lagerscheine ausgestellt. Es werden, je nach rechtlicher Funktion, unterschieden:

- Lagerempfangsschein, der den Empfang der Ware bescheinigt und die Verpflichtung des Lagerhalters einschließt, die Ware an den durch die Vorlage des Lagerempfangsscheins Legitimierten herauszugeben. Ein Gläubiger kann notfalls seine Berechtigung an der Ware auch anders nachweisen (Lagerempfangsschein ist Legitimationspapier).
- Namenslagerschein, der als Rektapapier den Herausgabeanspruch nur an den namentlich in der Urkunde Genannten verbrieft. Diese Berechtigung kann durch Zessionsvertrag an einen Dritten übertragen werden (Vorlage des Zessionsvertrags und des Namenslagerscheins). Wird der Namenslagerschein zu Finanzierungszwecken verpfändet, so ist der Lagerhalter zu benachrichtigen.
- Orderlagerschein ist ein gekorenes Orderpapier und besitzt die besten Voraussetzungen als Außenhandelsdokument, da er leicht durch Einigung, Übergabe und Indossament übertragen werden kann. Zur Sicherungsübereignung oder Verpfändung übergibt der Unternehmer die blanko-indossierte Urkunde an das Kreditinstitut. Orderlagerscheine dürfen nur von eigens dazu vom Staat ermächtigten Lagerhaltern ausgeben werden.

3.4. Internationaler Zahlungsverkehr

Zum internationalen Zahlungsverkehr gehören alle Zahlungen zwischen Wirtschaftsteilnehmern in unterschiedlichen Ländern. Auch Zahlungen im Intrahandel sind derzeit noch als internationaler Zahlungsverkehr zu betrachten, obwohl eine eu-weite Vereinheitlichung der Zahlungsverkehrsmethoden in Arbeit ist.

3.4.1. Internationale Überweisungen

Diese Form der Überweisung geschieht zwischen Korrespondenzbanken. Korrespondenzbanken sind Banken, die am internationalen Zahlungsverkehr teilnehmen. Auslandsüberweisungen können nach der Außenwirtschaftsverordnung meldepflichtig sein.

3.4.1.1. Grundbegriffe zu internationalen Zahlungssystemen

Ein Zahlungssystem ist allgemein jedes technische System zur Abwicklung von unbaren Zahlungsvorgängen. Grundsätzlich unterscheidet man zwei Typen von Zahlungssystemen:

- Brutto-Systeme: Bei den Brutto-Systemen werden alle Zahlungen abgewickelt. Schulden zwei Zahlungspflichtige einander gegenseitig Geld, so werden beide Zahlungen abgewickelt, auch dann, wenn sie sich überkreuzen. Zahlungen werden nur bei Vorhandensein einer Deckung ausgeführt, so daß kein Kredit- oder Liquiditätsrisiko für die Empfängerbank besteht. Aus diesem Grund sind diese Systeme für den Massenzahlungsverkehr prädestiniert, können aber auch als Großbetragssysteme eingesetzt werden.
- Netto-Systeme: Bei den Netto-Systemen werden alle Zahlungseingänge und Zahlungsausgänge eines Kontos gegeneinander aufgerechnet und das Saldo auf das Konto gebucht. Schulden zwei Zahlungspflichtige einander Geld, so wird also nur der Saldo, der sich nach Verrechnung der gegenläufigen Zahlungen ergibt, auf den Konten verrechnet. Es kann daher vorkommen, daß mehr Abgänge als Eingänge vorhanden sind und sich ein negativer Saldo ergibt. Kommt es zu einem negativen Betrag auf einem Teilnehmerkonto, wird ermittelt, welcher Auftrag diesen verursacht hat und dieser Auftrag wird zurückgebucht. Hier liegt das Risiko für die Empfängerbank, denn die Zahlungen sind nicht endgültig. Zusätzlich wird das Geld zur Deckung eigener Aufträge gebraucht und steht nicht gleich zur Verfügung. Damit überhaupt eine Buchung auf das eigene Konto erfolgen kann, müssen genügend eigene Aufträge vorhanden sein. Wegen des großen Risikos und des aus den Rückzahlungen resultierenden Dominoeffekts, findet man in der Realität keine reinen Netto-Systeme. In den meisten Systemen werden die Risiken durch Brutto-Elemente abgefangen.

Traditionell sind Zahlungssysteme zwischen Banken auf der Ebene großer Zahlungssummen installiert; die Entwicklung von Zahlungssystemen für Kleinbetragszahlungen (sogenannte Micro-Payments) ist insbesondere für die Entwicklung des e-Commerce von großer Bedeutung. Historisch hat es ein funktionierendes Micro Payment System im Rahmen von Bildschirmtext in den 80er Jahren gegeben; im Internet ist keine entsprechende Struktur vorhanden.

Die meisten der etwa 3.800 Kreditinstitute sind aktiv in der Zahlungsabwicklung tätig. Im Rahmen des bestehenden Universalbankensystems gehören diese Kreditinstitute mit wenigen Ausnahmen einer der folgenden Bankengruppen an, die jeweils durch abgesprochene Abwicklungs- und Verrechnungsverfahren verschiedene Zahlungsverkehrsnetze zur Verfügung stellen:

- Kreditbanken, von denen viele ein bedeutendes Zahlungsverkehrsnetz zwischen ihren Geschäftsstellen aufgebaut haben;

- Sparkassen, deren Geschäftsbereich jeweils auf eine Kommune oder Region begrenzt ist;
- Die 643 Sparkassen bilden zusammen mit ihren 13 Zentralinstituten ihr eigenes Zahlungsverkehrsnetz;
- Kreditgenossenschaften, die ebenfalls jeweils einen geographisch beschränkten Geschäftsbereich haben;
- Die 2660 Genossenschaftsbanken bilden zusammen mit ihren vier Zentralinstituten ihr eigenes Zahlungsverkehrsnetz;
- Öffentliche Banken.

Bankensystemübergreifende Zahlungssysteme für Großzahlungen sind:

- Das TARGET-System der Europäischen Zentralbank (Trans-European Automated Real-Time Gross Settlement Express Transfer), das besonders schnell (i.d.R. innerhalb von Sekunden) Zahlungen übermitteln kann,
- Das S.W.I.F.T.-System (Society for Worldwide Interbank Financial Telecommunications) mit über 6.500 Teilnehmerbanken und anderen Nutzern weltweit. Da auch Nichtbanken wie Broker oder Investmenthäuser teilnehmen dürfen, ist es besonders weit verbreitet und stellt einen Quasi-Standard dar.

Die Übermittlung von Zahlungsinformationen geschieht nach zwei verschiedenen Modellen:

- Bei der Deckungsmethode werden die Zahlungsinformationen und Zahlungen getrennt voneinander übertragen. Der Überweisungsantrag wird so nahe wie möglich an das Empfängerinstitut gesendet. Der Auftrag weist das Institut des Empfängers an, dem Empfänger den entsprechenden Betrag gutzuschreiben. Zusätzlich wird das Empfängerinstitut informiert, von wem die Mittel zu erwarten sind. Bestehen keine Kontenbeziehungen mit dem Institut des Empfängers, muß dem Korrespondenten ein Auftrag gesendet werden, das Empfängerinstitut zu kreditieren. Dieses kann über weitere Zwischenstelle geschehen.
- Bei der seriellen Methode wird der Auftrag, ein Empfängerkonto zu kreditieren, zusammen mit der Ermächtigung, das eigene Konto zu belasten, gesendet. Der Auftrag wird direkt an den Korrespondenten, d.h. an das erste Institut in der Geldüberweisungskette (im Gegensatz zur letzten Partei in der Kette bei der Deckungsmethode), gesendet. Daraufhin schickt der Korrespondent einen weiteren Auftrag über S.W.I.F.T. – oder sein Äquivalent über ein Clearing-System – an die nächsten Parteien. Die Kette ist abgeschlossen, wenn das Institut des Empfängers den Auftrag erhält.

Technische Grundlagen von Zahlungssystemen umfassen insbesondere XML und EDIFACT. Die Zahlungssysteme können sich in Workflow Management Systeme einfügen bzw. können selbst als rudimentäre Workflow Management Systeme der Banken betrachtet werden.

3.4.1.2. Die IBAN

Dies ist die Abkürzung für „International Bank Account Number“, die im internationalen Geschäft übliche Art und Weise, eine Bankverbindung vollständig anzugeben.

Die IBAN besteht aus einem Länderschlüssel nach ISO 3166, einer stets zweistelligen Prüfziffer, der jeweiligen Bankleitzahl und der jeweiligen Kontonummer. Das Verfahren soll eines Tages weltweit eingesetzt werden; derzeit nehmen aber noch nicht alle Staaten am IBAN-Verfahren teil.

Im elektronischen Format ist die IBAN in einem Schriftzug lückenlos anzugeben („DE21200500000123456000“), auf Papier soll „IBAN“ zur Identifikation vorangestellt werden und die Nummer selbst in Vierergruppen notiert werden („IBAN DE21 2005 0000 0123 4560 00“).

Die IBAN soll den grenzüberschreitenden Zahlungsverkehr rationalisieren und damit kostensparend wirken. Ob die Banken diesen Effekt an die Kunden weitergeben, ist freilich eine ganz andere Frage.

Seit dem 1. Januar 2002 ist die IBAN zwingend für Auslandszahlungen vorgeschrieben und bei den meisten Banken i.d.R. auch schon seither auf dem Kontoauszug angegeben; ab dem 1. Juli 2003 ist diese Angabe der IBAN verpflichtend vorgeschrieben. Zusammen mit dieser Standardisierung sollen auch die verwendeten Zahlungsvordrucke vereinheitlicht werden.

Zur Berechnung der Prüfziffer werden zunächst die ersten vier Stellen an das Ende der Zahl umgestellt, wobei für die Prüfziffer „00“ eingesetzt wird, wenn noch keine Prüfziffer berechnet wurde (etwa bei einer neuen IBAN). Dann werden alle nichtnumerische Zeichen durch Zahlen substituiert, und zwar das „A“ mit einer 10, das „B“ mit einer 11 usw. bis hin zum „Z“ mit einer 35. Schließlich wird von dem so entstandenen Zahlenwert Modulo-97 bestimmt und das Ergebnis von 98 abgezogen. Ist die so entstehende Prüfziffer kleiner als 10, so wird eine führende Null ergänzt.

3.4.2. Schecks und Wechsel

Schecks sind i.d.R. Order-Verrechnungsschecks und müssen per Post verschickt werden. Der dadurch bedingte Zinsverlust ist u.U. nicht wesentlich kleiner als der einer SWIFT-Überweisung.

Wechsel sind im internationalen Bereich noch üblicher als innerhalb Deutschlands. Seit Banken sie nicht mehr an die Bundesbank diskontieren können, sind sie auch mit der Annahme von Wechseln zunehmend zögerlich geworden. Da im Ausland zudem oft andere, vielfach weit weniger restriktive wechselrechtliche Rechtsvorschriften gelten, vermittelt ein internationaler Wechsel nicht die Sicherheit, die ein solches Papier innerhalb Deutschlands gewähren würde.

3.4.3. Internationale Zahlungssicherung

Unter Zahlungssicherung versteht man alle kaufmännischen Instrumente, die den Eingang einer geschuldeten Zahlung sicherstellen sollen. Instrumente der Zahlungssicherung sind i.d.R. Zahlungsbedingungen. Zu den auch im Inland üblichen Instrumenten der Vorauszahlung und der Nachnahme gibt es weitere, die nur im internationalen Bereich üblich sind. Die Zahlungsbedingungen hängen im wesentlichen ab von

Übersicht: Die IBAN in verschiedenen Ländern

Land	Bytes	Land		Prüfziff.									Bankleitzahl (BLZ)									Kontonummer								
		D	E	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27
Belgien	16	B	E																											
Dänemark	18	D	K																											
Deutschland	22	D	E																											
Finnland	18	F	I																											
Frankreich	27	F	R																											
Großbritannien	22	G	B																											
Irland	22	I	E																											
Island	26	I	S																											
Italien	27	I	T																											
Luxemburg	20	L	U																											
Niederlande	18	N	L																											
Norwegen	15	N	O																											
Österreich	20	A	T																											
Polen	28	P	L																											
Portugal	25	P	T																											
Schweden	24	S	E																											
Schweiz	21	C	H																											
Spanien	24	E	S																											

- Marktmacht des Exporteurs und des Importeurs,
- Finanzkraft der Beteiligten,
- Zahlungsgewohnheiten der Branche bzw. des jeweiligen Marktes,
- Vertrauenswürdigkeit des Importeurs,
- Politische und wirtschaftliche Verhältnisse in den beteiligten Ländern.

3.4.3.1. Vorauszahlung

Hier unterscheidet man:

- Vollständige Vorauszahlung („Cash before delivery“) und
- Anzahlung („Down payment“).

Kriterium ist in beiden Fällen die Zahlung vor Leistungserbringung oder Lieferung, was bilanziell als Forderung zu behandeln ist und aus umsatzsteuerlicher Sicht zu den bekannten Buchungsproblemen führt. Im Außenhandel sind diese beiden Zahlungsformen verhältnismäßig selten.

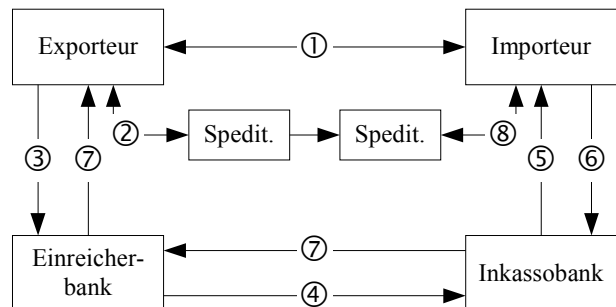
3.4.3.2. Nachnahme

Bei der Nachnahmezahlung „Cash on delivery“ (COD) wird wie auch im nationalen Bereich üblich die geschuldete Summe vom Frachtführer oder Spediteur bei Auslieferung eingezogen.

3.4.3.3. Dokumenteninkasso

Bei dieser in nationalen Bereich nicht üblichen Zahlungssicherungsmethode wird der vom Importeur geschuldete

Betrag durch eine Bank gegen Aushändigung bestimmter vereinbarter Dokumente eingezogen. Die Bank ist dabei Treuhänder und Vermittler zwischen Schuldner und Gläubiger:



- ① Kaufvertrag mit Zahlungsbedingung d/p
- ② Warenversand gegen Original Bill of Lading (full set)
- ③ Einreichung der Dokumente durch den Exporteur
- ④ Weiterleitung der Dokumente an die Bank des Importeurs
- ⑤ Präsentation der Dokumente
- ⑥ Dokumentenaufnahme durch Zahlung
- ⑦ Überweisung des Inkassoerlöses an den Exporteur
- ⑧ Warenübernahme durch Vorlage des Original Bill of Lading

Hierbei sind hinsichtlich der Zahlungsweise zwei Formen zu unterscheiden:

- Dokumente gegen Zahlung: („d/p“, documents against payment) und

- **Dokumente gegen Akzept:** („d/a“, documents against accept), d.h., gegen Querschreiben eines Akzepts.

For das Dokumenteninkasso bestehen einheitliche Richtlinien für das Inkasso („ERI“).

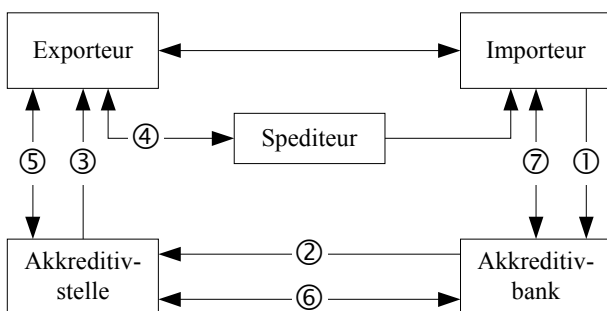
Das Dokumenteninkasso ist nur sinnvoll bei Verladung mit Seeschiffen, da nur in diesem Fall alle Originale des Konnossements („Bill of Lading“) dem Exporteur durch die Reederei bzw. ihren Agenten übergeben werden.

Der Importeur kann die Herausgabe der Warensendung nur verlangen, wenn er ein Original-Konnossement vorlegen kann. Er zahlt also Zug um Zug gegen Übergabe der Dokumente und erhält gleichzeitig das Eigentum an der Ware. Hier tritt die Sperrfunktion des Konnossements gut in Erscheinung. Zugleich können die Dokumente bereits lange vor dem Eingang der Ware im Zielhafen aufgenommen und weiterveräußert werden, so daß im Wege des Indossaments der Papiere auch die Ware verkauft wird. Dies ist die Traditionsfunktion des Konnossements („das Recht aus dem Papier folgt dem Recht an dem Papier“).

Für den Exporteur besteht im Falle des Dokumenteninkassos „nur“ das Risiko, daß der Importeur die Dokumente nicht aufnimmt, d.h., daß er die Annahme der Ware verweigert (=Annahmeverzug). Daher sollten Verkäufe mit der Zahlungsbedingung „Dokumenteninkasso“ nur erfolgen, wenn

- die Vertragstreue des Importeurs durch langjährige Geschäftsverbindung bekannt ist,
- die Ware ohne größere Probleme im Auslandsmarkt anderweitig verkauft werden kann oder
- die Kosten des Rücktransports der Ware unerheblich sind.

3.4.3.4. Dokumentenakkreditiv



- ① Akkreditivöffnungsauftrag
- ② Akkreditivöffnung
- ③ Avisierung des L/C (evtl. mit Bestätigung)
- ④ Verladung der Ware und Auslieferung an Importeur
- ⑤ Einreichung der Dokumente und Zahlung nach Prüfung
- ⑥ Verrechnung des Dokumentenwertes und Übersendung der Dokumente
- ⑦ Übergabe der Dokumente und Belastung des laufenden Kontos des Importeurs

Ein Dokumentenakkreditiv ist eine von einem Kreditinstitut (Akkreditivbank) im Auftrag des Importeurs übernommene Verpflichtung gegenüber einer anderen Bank (Akkreditivstelle) zu Gunsten des Exporteurs, bei Vorlie-

gen bestimmter akkreditivkonformer Dokumente Zahlung zu leisten oder eine Wechselverbindlichkeit einzugehen.

Analog zum Dokumenteninkasso bestehen auch hier einheitliche Richtlinien für Dokumentenakkreditive („ERA“).

Das Dokumentenakkreditiv ist für den Exporteur die optimale Zahlungssicherung, da er bei Erfüllung der im Akkreditiv genannten Bedingungen in jedem Fall Zahlung durch die Bank erhält, unabhängig von der Warenannahme durch den Importeur.

Der Importeur kann seinerseits im Akkreditivöffnungsauftrag Art, Umfang, Inhalt und Aufmachung der Dokumente festlegen, so daß die Akkreditivbank nur Dokumente einlöst, die mit dem abgeschlossenen Vertrag übereinstimmen.

3.4.3.4.1. An einem Dokumentenakkreditiv Beteiligte

An einem Akkreditiv sind üblicherweise beteiligt:

- der Importeur, der seiner Hausbank einen Akkreditivöffnungsauftrag zu Gunsten des Exporteurs erteilt;
- die Akkreditivbank, die diesen Auftrag gegenüber ihrer Korrespondenzbank im Lieferland ausführt;
- die Akkreditivstelle, die als Hausbank des Exporteurs die Weisungen der Akkreditivbank ausführt und eigenverantwortlich die eingereichten Dokumente des Exporteurs prüft;
- der Exporteur, dem das Akkreditiv durch seine Bank avisiert wird und der prüfen muß, ob die Akkreditivbedingungen dem abgeschlossenen Vertrag entsprechen und ob er alle geforderten Dokumente innerhalb von 21 Tagen nach Verladung (= übliche Frist) beschaffen kann.

Infolge des Akkreditivauftrages gibt die Akkreditivbank dem Exporteur gegenüber ein abstraktes Schuldversprechen ab, das sie bei Vorlage ordnungsgemäßer Dokumente zur Zahlung verpflichtet.

3.4.3.4.2. Wichtige Akkreditivarten

Es werden grundsätzlich folgende Akkreditivarten unterschieden:

- unwiderrufliches (irrevocable)
- widerrufliches (revocable)
- befristetes (valid until . . . , expiry: . . .) - unbefristetes
- bestätigtes (= die Bank des Exporteurs gibt ihrerseits ein abstraktes Schuldversprechen gegenüber ihrem Kunden ab)
- unbestätigtes Dokumenten-Akkreditiv.

Der Exporteur sollte immer dann ein bestätigtes Akkreditiv verlangen, wenn die Bonität des Importlandes nicht sehr gut ist oder sonstige politische und/oder wirtschaftliche Risiken bestehen.

3.4.3.4.3. Sonderformen des Akkreditivs

Die wichtigsten Akkreditivsonderformen sind:

- **Deferred-Payment-Akkreditiv:** ein Akkreditiv mit hinausgeschobener Zahlung (z. B. „payable 90 days after date of bill of lading“, oder „payable x days after presentation of documents at your counter“).
- **Remboursakkreditiv:** ein Akkreditiv mit Wechselzahlung auf der Basis der Akzeptleistung durch die Akkreditivbank, was jedoch durch die abnehmende Bedeutung der Wechsel immer seltener wird.
- **Transferable-Akkreditiv:** das einmal an einen weiteren Begünstigten übertragen werden kann. Dieses Akkreditiv kann der Exporthändler dem Hersteller der Ware übertragen und dabei den Höchstbetrag des Akkreditivs vermindern, die Gültigkeitsdauer vermindern und an die Stelle des Erstbegünstigten den Zweitbegünstigten setzen lassen (der Name des Käufers wird dadurch dem Hersteller nicht bekannt).
- **Revolvierendes Akkreditiv:** das für regelmäßige Teillieferungen oder regelmäßige Geschäftsbeziehungen geeignet ist, da nach Inanspruchnahme des Akkreditivbetrages immer wieder ein neues L/C auflieft.

3.4.3.5. Lieferung auf Ziel

Die Zahlung gegen einfache Rechnung („Clean Payment“) ist selbst im Intrahandel nicht mehr häufig anzutreffen

und mit großen Risiken belastet. Sie sollte daher nur bei genauer Kenntnis der Bonität und bei hoher Vertrauenswürdigkeit des Käufers angewandt werden, denn im internationalen Bereich fehlen die im Inland möglichen Vollstreckungsmittel.

3.4.3.6. Auslieferung gegen Bankbestätigung

Diese Bedingung wird bei Verladungen mit LKW im Frachtbrief ausdrücklich aufgenommen, und der Frachtführer darf die Ware nur abladen, wenn ihm eine bankbestätigte Zahlungsanweisung vom Importeur vorgelegt wird. Dem LKW-Fahrer muß ein solches Dokument also unbedingt bekanntgemacht werden (Kopie eines banküblichen Vordrucks mitgeben!).

3.4.3.7. Frachtbrief-Inkasso

Hier wird die Bank des Importeurs als Empfänger im Frachtbrief eingetragen. Dies ist nur nach Einholung der entsprechenden Zustimmung dieser Bank möglich. Aufgrund der mit dem Frachtbrief verbundenen Dispositionsrechte kann die Zustellung der Ware vor Bezahlung durch den Importeur verhindert werden. Die ausländische Bank gibt also nur nach Bezahlung durch ihren Kunden die Ware an ihn frei. Diese Zahlungssicherung wird häufig bei Flugtransporten genutzt und entspricht im Grunde dem Dokumenteninkasso.

4. Partner im Außenhandel

Die folgende Übersicht faßt die Aufgaben und Web-Adressen der wichtigsten Außenhandelsorganisationen zusammen. Die meist staatlichen, oft aber auch privatwirtschaftlich verfaßten Organisationen sind bei der Anbahnung und Abwicklung von Außenwirtschaftsprojekten behilflich. Die Zusammenfassung erfolgt ohne Garantie für Richtigkeit und ohne Anspruch auf Vollständigkeit. In der PDF-Version dieses Skriptes sind die Links klickbar.

- AHK Außenhandelskammern:**
Anlaufstelle für Unternehmen, die im Ausland tätig werden wollen. Informationsdienst, Lobbyarbeit, Werbung, Vermitteln, Betreuen.
<http://www.ahk.de/>
- AKA Ausfuhrkredit-Gesellschaft mbH:**
Von zahlreichen Banken kollektiv getragenes Kreditinstitut, das Bestellerkredite gewährt, Exportversicherungen vermittelt und ähnliche Dienstleistungen erbringt. Hier gibt's auch das bekannte Länder-Rating.
<http://www.akabank.de/>
- AUMA Verband der deutschen Messewirtschaft:**
Medien und Marketing für Messewirtschaft. Daten, Vermittlung, Fördermittel - allgemeine Anlaufstelle für alle, die in das Messegeschäft einsteigen wollen.
<http://www.auma.de/>
- BDI Bundesverband der Deutschen Industrie e.V.:**
Interessenvertretung der deutschen Industrie im In- und Ausland
<http://www.bdi-online.de/>
- BGA Bundesverband des Deutschen Groß- und Außenhandels e.V.:**
Spitzenorganisation des Groß- und Außenhandels, nimmt Einfluß auf die Gesetzgebung, informiert seine Mitglieder über relevante Vorschriften und Marktdaten.
<http://www.bga.de/>
- BfAI Bundesstelle für Außenhandelsinformation:**
Servicestelle des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie
<http://www.bfai.com/>

- CMA** **Centrale Marketing-Gesellschaft der deutschen Agrarwirtschaft mbH:**
Interessenvertretung und Lobbyorganisation der Landwirtschaft. Verging Gütesiegel für Lebensmittel. Absatzförderung und PR-Arbeit der Landwirtschaft.
<http://www.cma.de/>
- DEG** **Deutsche Investitions- und Entwicklungsgesellschaft mbH:**
Das entwicklungspolitisch orientierte Finanzierungs- und Beratungsunternehmen des Bundes. Ziel ist es, das Wachstum in Entwicklungs- und Reformländern durch Ausbau der Privatwirtschaft zu fördern.
<http://www.deginvest.de/>
- DIHT** **Deutscher Industrie- und Handelstag:**
Dachorganisation der Industrie- und Handelskammern; allgemeine Aufgaben der IHK: Information, Beratung, Fördermittel, Statistik
<http://www.diht.de/>
- GTZ** **Deutsche Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit GmbH:**
Dienstleistungsunternehmen des Bundes für Entwicklungsprojekte.
<http://www.gtz.de/>
- HWWA** **HWWA-institut für Wirtschaftsforschung:**
Wissenschaftliches Forschungsinstitut, eigentlich Hamburgisches Weltwirtschafts-Archiv. Aufgrund eines hamburgischen Landesgesetzes geführte Stiftung zur Unterstützung von Entscheidungsträgern in Politik und Wirtschaft.
<http://www.hwwa.de/>
- HERMES** **HERMES Kreditversicherungs-AG:**
Kreditversicherung für den Außenhandel
<http://www.hermes.de/>
- IATA** **International Air Transport Association:**
Interessenvertretung der Fluggesellschaften, organisiert den Zahlungsverkehr zwischen Airlines, vertritt die Airlines gegen die Regierungen hinsichtlich Besteuerung und Beschränkungsmaßnahmen, Passagierdienstleistungen, Organisation von Gepäckdiensten und vieles mehr.
<http://www.iata.org>
- ICC** **International Chamber of Commerce:**
Wirtschafts- und Finanzpolitik, Produktion, Werbung und Marketing, Verkehr und Rechtsfragen. Ist für die Aufstellung und Aktualisierung der INCOTERMS verantwortlich, für die Schlichtung internationaler Streitfälle (internationales Schiedsgericht) und für die Einheitlichen Richtlinien und Gebräuche für Dokumentenakkreditive.
<http://www.iccwbo.org/>
- IFO** **ifo-Institut für Wirtschaftsordnung:**
Wissenschaftliches Forschungsinstitut, das zahlreiche Studien zu Wirtschaftsthemen erarbeitet hat, insbesondere die bekannten Konjunkturprognosen.
<http://www.ifo.de/>
- iXPOS** **Serviceverbund Außenwirtschaft - iXPOS:**
Großes Außenwirtschaftsportal mit vielen Infos und Studien zu Export-Themen. iXPOS ist eine Metaorganisation, d.h., Organisationen, die selbst außenwirtschaftlich tätig sind, sind darin Mitglied, wie z.B. die BfAI, verschiedene Bundesministerien, der AUMA oder die IHKen.
<http://www.ixpos.de/>
- KfW** **Kreditanstalt für Wiederaufbau:**
Fördermittel, Kredite, Beratung für die verschiedensten Investitionsprojekte. Inhaltliche Gliederung: Kredit- und Beteiligungsprogramme, Export- und Projektfinanzierung, Entwicklungszusammenarbeit, Unterstützung des Bundes bei Privatisierungsvorhaben.
<http://www.kfw.de/>
- SEQUA** **Stiftung für wirtschaftliche Entwicklung und berufliche Qualifizierung:**
Gemeinnützige Einrichtung der Wirtschaft. Tochtergesellschaft des DIHT, des ZDH und der BDA. Förderung der marktwirtschaftlichen Entwicklung durch Aus- und Weiterbildung in den osteuropäischen Reformstaaten.
<http://www.sequa.de/>

- SES Senior Expert Service:**
Ehrenamtlicher Dienst der Deutschen Wirtschaft für internationale Zusammenarbeit GmbH. Vermittelt insbesondere die Tätigkeit von Spezialisten, die sich aus dem aktiven Berufsleben zurückziehen oder zurückgezogen haben, in Länder der sogenannten Dritten Welt.
<http://www.ses-bonn.de/>
- VDMA Verband der Deutschen Maschinen- und Anlagenbauer:**
Fachverband des Maschinenbaugewerbes, bringt insbesondere das bekannte Nachschlagewerk "Who Makes Machinery" heraus.
<http://www.vdma.de/>
- ZDH Zentralverband des deutschen Handwerks:**
Lobbyorganisation und Interessenvertretung des Handwerks. Infozentrum, Beratung, Unternehmensnachfolgerbörsen, Steuerinfos, Zuliefererkataloge und vergleichbare Dienste.
<http://www.zdh.de/>

Die diversen Ländervereine, die oft in gemeinschaftlicher Trägerschaft zwischen Deutschland und dem Zielland organisiert sind, sind besonders gute Anlaufstellen für Länderinfos und konkrete Daten über den Wirtschaftsraum im Zielland:

Verein	Web-Adresse
Afrika Verein e.V.	http://www.afrikaverrein.de/
Ibero-Amerika Verein e.V.	http://www.iberio-amerikaverrein.de/
Nah- und Mittelostverein e.V.	http://www.numov.de/
Ostasiatischer Verein e.V.	http://www.oav.de/
Deutsch-Indische Gesellschaft	http://www.dig-ev.de/
Deutsches Orient-Institut	http://www.doihh.de
Deutsches Überseeinstitut	http://www.rrz.uni-hamburg.de/duci/
Lateinamerika-Zentrum e.V.	http://www.topicos.de/
Ost- und Mitteleuropa-Verein	http://www.omv.de/

5. Abkürzungen und Codes im Außenhandel

5.1. Handelscodes

<i>Abk.</i>	<i>Englisch</i>	<i>Deutsch</i>
a.a.r.	against all risks	gegen alle Risiken
a.k.a.	also known as	auch bekannt als
A.T.A.	Association for Temporary Admission	Zollübereinkommen für vorübergehende Einfuhr von Waren
a/d	after date	nach heute
a/o	account of	Rechnung über
a/r	against all risks	gegen alle Risiken
a/r	all risks	alle Risiken
a/s	at sight	bei Sicht
A1	first class	prima (Schiffsklassifizierung)
ac	account current	laufendes Konto
acc	acceptance	Akzept
ADB		Allgemeine Deutsche Binnentransportbedingungen
ADS		Allgemeine Deutsche Seeversicherungsbedingungen
ADSp		Allgemeine Deutsche Spediteursbedingungen
AE		Ausfuhrerklärung
aflt	afloat	schwimmend
AKA		Ausfuhrkredit-Gesellschaft mbH
APG		Ausfuhr-Pauschal-Gewährleistung (Hermes)
arr	arrival	Ankunft
asap	as soon as possible	so bald wie möglich
av	average	Havarie
AWB	air waybill	Luftfrachtbrief
AWG		Außenwirtschaftsgesetz
AWV		Außenwirtschaftsverordnung
B.D.	banker's draft	Bankscheck
b.f.n.		brutto für netto
b.t.	berth terms	Bedingungen des Ladeplatzes (bezüglich laden und löschen der Ladung)
B/E	Bill of Exchange	Wechsel
B/L	Bill of Lading	Konossament
B/P	bills payable	Wechsel zahlbar
B/R	bills receivable	Ausstehende Wechselforderungen
BfAI		Bundesstelle für Außenhandelsinformationen
BIP		Bruttoinlandsprodukt
BIZ		Bank für internationalen Zahlungsausgleich
br.		brutto
BSP	gross net product	Bruttosozialprodukt
bxs	boxes	Kisten
c	case	Kiste, Karton
c.a.d.	cash against documents	Zahlung gegen Dokumente
c.b.d.	cash before delivery	Vorauszahlung
c.b.d.	cash before documents	Vorauszahlung
C.F.S.	Container Freight Station	Container-Packstation
C.I.	Consular Invoice	Konsulatsfaktura
c.l.	car load	Waggonladung
C.O.D.	cash on delivery	Zahlung bei Lieferung (=Nachnahme)
C.O.S.	cash on shipment	Zahlung bei Verschiffung
c.p.d.	charterer pays duties	Frachtführer zahlt Abgaben
C.R.	Company's Risk	auf Gefahr der Firma
C.T.	cable transfer	Kabelüberweisung (telegraphische Überweisung)
c.t.	conference terms	Konferenzbedingungen
C.Y.	Container Yard	Containerdepot
C/C	clean credit	(ungesicherter) Bankkredit
c/i	certificate of insurance	Versicherungszertifikat
c/o	cash order	Sichtanweisung

C/P	Charter Party	Charter-Partie
C/R	Company's Risk	auf Gefahr der Firma
c/s	cases	Kisten, Kartons
c/w	commercial weight	Handelsgewicht
caaat	credit amount available at any one time	Kreditbetrag ist jederzeit verfügbar
CCI	Chambre de Commerce Internationale	Internationale Handelskammer (Paris)
CFR	cost and freight	Kosten und Fracht
ch. fwd.	charges forward	Kosten- und evtl. Frachtübernahme
ch. ppd.	charges prepaid	Kosten vorausbezahlt
Chq.	cheque	Scheck
CIF	cost, insurance, freight	Kosten, Versicherung und Fracht
CIM		Internationaler Bahnfrachtbrief
CIP	carriage, insurance paid to	Frachtfrei versichert
CIRR	Commercial Interest Referenca Rate	Handels-Referenzzinssatz
CLC	Commercial Letter of Credit	Kreditbrief
cld	cleared customs	verzollt
CMR		Internationaler LKW-Frachtbrief
Conn	Connaissancement	Konossament, Seefrachtbrief
court.	Courtage	Maklergebühr
CPT	carriage paid to	Frachtfrei
CTO	Combined Transport Operator	Unternehmer für kombinierte Transporte (Spediteur)
d.d.	dangerous deck	gefährliche Güter, die nur an Deck verladen werden dürfen
d.l.o.	dispatch loading only	Eilgeld wird nur bei schnellem Beladen bezahlt
d.w.	dead weight	Schwertgut; auch Ballastgewicht
d/a	documents against acceptance	Dokumente gegen Akzept
D/B	Documentary Bill	Dokumententratte
D/D	Documentary Draft	Dokumententratte
d/f	dead freight	Fehlfracht; für weniger als vereinbart verschiffte Ladung
D/O	delivery order	Lieferschein
d/p	documents against payment	Dokumente gegen Zahlung
DAF	delivered at frontgier	geliefert an der Grenze
DD	Demand Draft	Sichttratte
DD&Shpg.	dock dues and shipping	Deckgebühren und Verschiffung
DDP	delivered duty paid	verzollt geliefert
DDU	delivered duty unpaid	unverzollt geliefert
DEG		Deutsche Entwicklungsgesellschaft
DEQ	delivered ex quai	Ab Kai geliefert
DES	delivered ex ship	Ab Schiff geliefert
dft.	draft	Tratte
doc.	documents	Dokumente
DTV		Deutscher Transportversicherungsverband
DW	Doch Warrant	Kai-Lagerschein
EC	European Community	Europäische Gemeinschaft
ECB	European Central Bamk	Europäische Zentralbank
EE		Einfuhrerklärung
EG		Europäische Gemeinschaft
EIB		Europäische Investitionsbank
ERA		Einheitliche Richtlinien und Gebräuche für Dokumentenakkreditive
ERI		Einheitliche Richtlinien für das Inkasso von Handelspapieren
ERP	European Recovery Program	Marshall-Plan
ERV		Einheitliche Richtlinien für Vertragsgarantien
eta	estimated time of arrival	voraussichtlicher Ankunftsstermin
etd	estimated time of departure	voraussichtlicher Abfahrtstermin
EU	European Union	Europäische Union
EUSt.	import Value Added Tax	Einfuhr-Umsatzsteuer
EVO		Eisenbahnverkehrsordnung

EXW	ex works	ab Werk
EZB	European Central Bank	Europäische Zentralbank
F.A.A.	free of all average	frei von jeder Beschädigung
f.a.c.	fast as can	so schnell wie möglich
f.a.c.a.c.	fast as can as customary	so schnell wie üblicherweise möglich
f.a.q.	fair average quality	gute Durchschnittsqualität (entspricht §243 Abs. 1 BGB)
F.C.L.	Full Container Load	volle Containerladung
f.c.s.r. & c.c.	free of capture, seizure, riots and civil commotion	frei von jedem Risiko der gewaltsamen Wegnahme, Beschlagnahme, Aufruhr und Unruhen
f.d.	free discharge	freies Löschen
f.i.	free in	frei eingeladen
f.i.b.	free into barge	frei in Leichter
f.i.b.	free into bunkers	frei in Bunker
f.i.o.	free in and out	frei ein- und ausgeladen
f.i.o.s.	free in and out stowed	frei ein- und ausgeladen, verstaut
f.i.w.	free in wagon	frei in Eisenbahnwagen
f.m.	fair merchantable	gute Durchschnittsqualität (entspricht §243 Abs. 1 BGB)
f.o.c.	free of charge	frei von Kosten
f.o.d.	free of damage	unbeschädigt
f.o.w.	first open water chartering	sofort nach Schifffahrtseröffnung
f.p.	fully paid	voll bezahlt
FAS	free alongside ship	frei längsseits Schiff
FBL	FIATA Combined Bill of Lading	FIATA Konossament des kombinierten Transportes
FCA	free carrier	Frei Frachtführer
fco	franco	frei (bis)
FCR	Forwarding Agents Certificate of Receipt	Spediteur-Übernahmebescheinigung
FCT	Forwarders Certificate of Transport	Internationales Spediteur-durchkonossament
FIATA		Internationale Vereinigung der Spediteursorganisationen
FOB	free on board	frei an Bord
g.b.o.	goods in bad order	Waren in schlechtem Zustand
g.o.b.	good ordinary brand	gute, gewöhnliche Sorte
g.v.	grande vitesse	Eilgut
G/A	general average	große Haverie
GATT	Generall Agreement on Tariffs and Trade	Allgemeines Abkommen über Preise und Handel
Gefi		gesellschaft zur Finanzierung von Industrieanlagen mbH
GG	Basic Law	Grundgesetz
GMO		Gemeinsame Marktordnung
gnp	gross net product	Bruttosozialprodukt
gr.wt.	gross weight	Bruttogewicht
GüKG		Güterkraftverkehrsgesetz
HMS	Her Majesty's Schiff	Schiff ihrer Majestät (UK)
IATA	International Air Transport Association	Internationaler Luftverkehrsverband
ICC	International Chamber of Commerce	Internationale Handelskammer (Paris)
IDA	International Development Association	Internationaler Entwicklungsverband
IFD	International Finance Corporation	
IMF	International Monetary Funds	Internationaler Währungsfonds
INCOTERMS	International Commercial Terms	Internationale Handelsbedingungen
ins.	insurance	Versicherung
k.d.	knocked down	zerlegt
K/D	knocked down	zerlegt
KfW		Kreditanstalt für Wiederaufbau
Ko.		Konossament
KT		Konvertierungs- und Transferrisiko
KWG		Kreditwesengesetz
L.C.L.	Less than Container Load	Stückgut
L/C	Letter of Credit	Akkreditiv

L/C	Letter of Credit	Kreditbrief
LKW	truck	Lastkraftwagen
lo/lo	lift on / lift off	Laden und Löschen eines Schiffes mit Drehkran an der Kaimauer
M.I.P.	Marine Insurance Policy	Seeversicherungspolice
M.O.	money order	Zahlungsanweisung
M.R.	mate's receipt	Verladebescheinigung (Steuermanns-Quittung)
m/p	month(s) after payment	Monat(e) nach Zahlung
M/S	Mr./Mrs.	Firma
M/S	motor ship	Motorschiff
MIGA	Multilateral Investment Guarantee Association	
n.n.	netto netto	frei von Abzügen
nt. wt.	net weight	Nettogewicht
o.a.	particular average	Teilbeschädigung
O.C.	open charter	offene Charter
o.d.	on deck	an Deck
o.r.	owner's risk	Risiko des Eigentümers
o.r.b.	owners risk of breakage	Eigner trägt das Bruchrisiko
o/t	on truck	auf Lastkraftwagen
o/to.r.	on truck or railway	auf Wagen oder Eisenbahn
OECD	Organization for Economic Cooperation and Development	Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung
OPEC	Organization of Petrol Exporting Countries	Organisation erdölexportierender Länder
p&p	postage and packing	Verpackung und Versand
P.D.	Port Dues	Hafengebühren
p.l.	partial loss	Teilverlust
p.p.	post paid	portofrei
P/N	promissory note	Solawechsel
P/O	postal order	Postanweisung
pd.	paid	bezahlt
pkg.	package(s)	Kolli
pm	premium	(Versicherung-)gebühr
ppd.	prepaid	vorausbezahlt
ppt.	prompt	prompt
r.c.c.&s.	riots, civil commotion and strike	Aufruhr, Unruhen und Streik
R.D.C.	running down clause	Kollisionsklausel
Rlwy	Railway	Eisenbahn
Rly	Railway	Eisenbahn
ro/ro	roll on / roll off	Selbstbefahrbares Transportmittel (Fähre)
rog	receipt of goods	Warenempfang
Rwy	Runway	Start- und Landebahn
Ry	Railway	Eisenbahn
S. & FA.	Shipping and Forwarding Agent	Schiffsmakler und Spediteur
s. & h.e.	sundays & holidays excepted	Außer an Sonn- und Feiertagen
s.b.f.	sauf bonne fin	unter üblichem Vorbehalt
S.p.d.	Steamer pays dues	Abgaben werden vom Schiff bezahlt
s.r.c.c.	strike, riots, civil commotion	Srteik, Aufruhr, Unruhen
S.S.	Steam Ship	Dampfer
S/n	shipping note	Schiffszettel
S/S	Steam Ship	Dampfer
SFO		Seefrachtordnung
shpt	shipment	Verschiffung
SIGMET	significant meteorological (information)	Sturmwarnung
SST		Seehafen-Speditions-Tarif
SWIFT	Society for Worldwide Interbank Financial Transactions	
SZR		Sonderziehungsrechte des Internationalen Währungsfonds
t.l.o.	total loss only	nur gegen Totalverlust (versichert)
t.p.n.d.	theft, pilferage, non-delivery	Diebstahl, Beraubung, Unterschlagung
T/P	Telephone	Telefon

t/q	tale quale	Ware gemäß Muster vorbehaltlich etwaiger Beschädigung während des Transportes
TEU	Twenty-foot equivalent unit	20-Fuß-Container-Einheit
ThroB/L	Through Bill of Lading	Durchkonossament
TIR	Transport International Routier	
tk	truck	LKW
TOFC	Trailer on flatcar	Huckepackverkehr
tr.	tare	Tara
TT	telegraphic transfer	telegraphische Überweisung
TZ		Tarazuschläge
u.c.	usual condition	übliche Bedingungen
u.t.	usual terms	übliche Bedingungen
u/w	underwriter	Versicherer
USS	United States Ship	US-Schiff
val.	valuta	Wertstellung
val.p.	valeur per	Wert per
vat	value added tax	Mehrwertsteuer
w.a.	with average	mit teilweiser Beschädigung
w.g.	weight guaranteed	Gewicht garantiert
w.p.a.	with partial average	mit teilweiser Beschädigung
w.w.d.	Weather working days	wettererlaubte Arbeitstage
W/M	weight or measurement	Frachtberechnung nach Gewicht oder Maß
W/R	warehouse receipt	Lagerhausbescheinigung
W/W	warehouse warrant	Lagerschein
wt.	weight	Gewicht

5.2. Airline Codes

5.2.1. Geordnet nach Codes

3R	ATS Vulcan	AR	Aerolineas Argentinas
4N	Air North	AS	Alaska Airlines Inc.
5B	Bellair Inc.	AT	Royal Air Maroc
6B	Baxter Aviation	AU	Austral Lineas Aereas
6U	Air Ukraine	AV	Avianca
7C	Columbia Pacific Airlines	AY	Finnair
7E	Nepal Airways	AZ	Alitalia
7V	Alpha Air	BA	British Airways
7Y	Albanian Airlines	BC	Brymon European Airways
8B	Baker Aviation Inc.	BD	British Midland
8M	Atlantic North Airlines	BG	Biman Bangladesh Airlines
9K	Cape Air	BH	Augusta Airways
9M	Central Mountain Air	BI	Royal Brunei Airlines
9T	Athabaska Airways	BK	Paradise Island Airlines
AA	American Airlines	BL	Pacific Airlines
AC	Air Canada	BM	ATI-Aero Transporti Italiani
AD	Lone Star Airlines	BN	Tropical Sea Airlines
AE	Mandarin Airlines	BO	Bouraq Indonesia Airlines
AF	Air France	BP	Air Botswana Pty.
AG	Provincial Airways	BR	EVA Airways Corporation
AH	Air Algeria	BS	Gamair Limited
AI	Air India	BU	Bratherns S.A.F.E. Airtransport
Air	West Airlines	BV	Bopair
AJ	Air Belgium	BW	BWIA International
AK	Island Air	BW	Trinidad & Tobago Air Service
AL	Alsair S.A.	BX	Coast Air K/S
AM	Aeromexico	BY	Britannia Airways
AN	Ansett Australia Airlines	BZ	Keystone Air Service
AO	Aviaco	CA	Air China
AP	Aliadriatica	CE	Care Airlines
AQ	Aloha Islandair Inc.	CG	Mine Bay Air
		CI	China Airlines
		CJ	China Northern Airlines
		CK	Gambia Airways

CN	Island Express	GE	Trans Asian Airways
CO	Continental Airlines Inc.	GF	Gulf Air Company G.S.C.
CP	Canadian Airlines International	GG	Taimair
CS	Continental Micronesia Inc.	GH	Ghana Airways
CU	Cubana	GI	Air Guinee
CX	Cathay Pacific Airways	GN	Air Gabon
CY	Cyprus Airways	GP	China General Aviation Corporation
CZ	China Southern Airlines	GQ	Big Sky Airlines
DB	Air Niagara	GS	Makung Airlines
DB	Brit Air	GT	GB Airways
DC	Golden Air Commuter	GU	Aviateca S.A
DD	Conti-Flug	GW	Central American Airways
DE	Condor Flugdienst	GX	Air Ontario
DG	Easteren Pacific Airlines	GY	Guyana Airways Corporation
DI	Deutsche BA Luftfahrtgesellschaft	GZ	Air Rarotonga
DL	Delta Air Lines Inc.	HA	Hawaiian Airlines
DM	Maersk Air	HB	Mali Tinboubou Air Service
DO	Dominicana de Aviacion	HD	New York Helicopter Corporation
DP	Eastland Air	HF	Hageland Aviation Services Inc.
DS	Air Senegal	HG	Harbor Airlines Inc.
DT	TAAG - Angola Airlines	HI	Papillon Airways
DU	Hemus Air	HM	Air Seychelles
DV	Dolphin Airways	HN	KLM City Hopper B.V.
DY	Alyemda-Democratic Yemen Airlines	HO	Airways International Inc.
EF	Far Eastern Air Transport Corporation	HP	America West Airlines Inc.
EG	Japan Asia Airways	HQ	Business Express
EH	SAETA	HS	Air North International
EI	Aer Lingus Irish Airlines	HV	Transavia Airlines
EJ	New England Airlines	HW	North Wright Air
EK	Emirates	HX	Hamburg Airlines
EL	Air Nippon	HY	Uzbekistan Airways
EM	Empire Airlines	HZ	Euroflight Sweden
EN	Air Dolomiti	IB	Iberia
EO	Air Nordic Sweden	IC	Indian Airlines
EP	Blackhawk Airways	IE	Solomon Airlines
EQ	TAME	IF	Great China Airlines
ET	Ethiopian Airlines	IG	Meridiana
EU	Ecuatoriana	IH	Loken Aviation Inc.
EV	Atlantic Southeast Airlines Inc.	IJ	T.A.T. European Airlines
EW	Eastwest Airlines	IK	Roadair Lines
EX	A/S Norving	IL	Istanbul Airlines
EY	Europe Aero-Service	IM	Australia Asia Airline
EZ	Sun - Air of Scandinavia	IP	Airlines of Tasmania
FA	Finnaviation	IR	Iran Air
FB	Promaire Australia Pty.	IS	Island Airlines
FC	Berliner Spezialflug	IT	Air Inter
FD	City Flyer Express	IU	Regional Air Pty
FF	Tower Air Inc.	IV	Air Gambia
FG	Ariana-Afghan-Airlines	IW	AOM - French Airlines
FI	Icelandair	IY	Yemenia-Yemen-Airways
FJ	Air Pacific	IZ	Arkia Israeli Airlines
FK	Flamenco Airways Inc.	JA	Norway Airlines
FQ	Air Aruba	JD	Japan Air System
FR	Ryanair	JF	L.A.B. Flying Service Inc.
FU	Air Littoral	JG	Swedair AB
FV	Viva Air	JK	Link Airways
FZ	Air Facilities	JL	Japan Air Lines
GA	Garuda Indonesia	JM	Air Jamaica
GB	Great Barrier Airlines	JN	Japan Air Commuter
GC	Lina Congo	JP	Adria Airways

JQ.....	Trans Jamaica Airlines	NF.....	Air Vanuata
JU.....	JAT Jugoslovenski Aerotransport	NG.....	Lauda Air
JU.....	Yugoslav Airlines	NH.....	ANA All Nippon Airways
JV.....	Bearskin Lake Air Service	NI.....	Portugalair
JY.....	Jersey European Airways	NJ.....	Northeast Express
KA.....	Dragonair (Hong Kong Dragon Airlines)	NL.....	Atlantic Air Transport
KD.....	Kendeli Airlines	NM.....	Mount Cook Airlines
KE.....	Korean Air	NN.....	Air Martinique
KG.....	King Islands Airlines	NQ.....	Orbi Georgian Airways
KH.....	Kyrnair	NR.....	Norontair
KL.....	KLM-Royal-Dutch Airlines	NU.....	Southwest Airlines, Japan
KM.....	Air Malta	NV.....	Northwest Territorial Airways
KN.....	Morris Air Service	NW.....	Northwest Airlines Inc.
KP.....	Kiwi International Airlines	NZ.....	Air New Zealand
KQ.....	Kenia Airways	OA.....	Olympic Airways
KS.....	Penair	OB.....	Monarch Air
KT.....	Turtle Airways	OC.....	Sunshine Aviation
KU.....	Kuwait Airways Corporation	OG.....	Air Guadeloupe
KV.....	Transkei Airways Crporation	OH.....	Comair Inc.
KW.....	Carnival Air Lines	OI.....	Heli Transport
KX.....	Cayman Airways	ON.....	Air Nauru
LA.....	LAN - Chile S.A.	OP.....	Chalk's International Airways
LB.....	LAB - Lloyd Aereo Boliviano	OQ.....	Arizona Pacific Airlines Inc.
LC.....	Loganair	OR.....	Air Comores
LE.....	Airlink	OS.....	Austrian Airlines
LG.....	Luxair	OU.....	Croatia Airlines
LH.....	Lufthansa German Airlines	OV.....	Estonian Air
LK.....	Goldfields Air Services	OY.....	Sunair
LM.....	ALM (Antillean Airlines)	OZ.....	Asiana Airlines
LN.....	Jamahiriya Libyan Arab Airlines	PB.....	Air Burundi
LN.....	Libyan Arab Airlines	PC.....	Fiji Air
LO.....	LOT Polnische Fluglinien	PD.....	Pem-Air
LR.....	LACSA Fluggesellschaft Costa Rica	PG.....	Bagkok Airways
LT.....	L.T.U. International Airways	PH.....	Polynesian Airlines
LU.....	Theron Airways	PI.....	Sunflower Airlines
LW.....	Air Nevada	PK.....	Pakistan International Airways
LX.....	Crossair	PQ.....	Pacific Coast Airlines
LY.....	El Al Israel Airlines	PR.....	Philippine Airlines
LZ.....	Balkan-Bulgarian Airlines	PS.....	Air Ukraine International
MA.....	Malev Ungarische Fluglinien	PT.....	West Air Sweden
MB.....	Western Airlines	PU.....	Pluna
MD.....	Air Madagascar	PV.....	Latvian Airlines
ME.....	MEA - Middle East Airlines	PW.....	Air Margarita
MH.....	Malaysia Airlines	PX.....	Air Niugi
MI.....	Silk Air	PY.....	Surinam Airways
MJ.....	LAPA - Lineas Aereas Privadas Argentinas	PZ.....	LAP - Lineas Aereas Paraguayas
MK.....	Air Mauritius	QC.....	Air Zaire
MM.....	SAM	QD.....	Grand Airways
MN.....	Commercial Airways	QF.....	Qantas Airways
MO.....	Calm Air International	QG.....	Dynamic Air
MP.....	Martinair Holland	QH.....	Qwestair
MR.....	Air Mauritanie	QI.....	Cimber Air
MS.....	Egyptair	QK.....	Air Nova
MT.....	Direct Aviation Pty.	QL.....	Lesotho Airways Corp.
MU.....	China Eastern Airlines	QM.....	Air Malawi
MV.....	Ansett W.A.	QQ.....	Ren Air
MW.....	Maya Airways	QR.....	Air Satellite
MX.....	MEXICANA	QS.....	Tatra Air
NB.....	Sterling Airways A/S	QU.....	Uganda Airlines
ND.....	Airlink Pty.	QV.....	Lao Aviation

QW	Turks & Caicos Airways	UC	Ladeco S.A.
QX	Horizon Air	UE	Air L.A.
QZ	Zambia Airways Corp.	UG	Tuninter
R4	Orient Air	UH	Transport Air Centre
RA	Royal Nepal Airlines Corporation	UI	Norlandair
RB	Syrian Arab Airlines	UK	Air UK
RC	Atlantic Airways, Faroe Islands	UL	Air Lanka
RD	Avianova	UM	Air Zimbabwe
RG	VARIG Brazilian Airlines	UO	Direct Air Inc.
RI	Mandala Airlines	UP	Bahamasair
RJ	Royal Jordanian	UQ	O'Connor Airlines
RK	Air Afrique	UR	British International Helicopters
RN	Euralair International	US	Crown Airways
RO	TAROM - Romanian Air Transport	US	Pennsylvania Airlines
RP	Precision Airlines	US	USAir Inc.
RQ	Air Engiadina	UW	Perimeter Airlines
RT	Lincoln Airlines Pty	UY	Cameroon Airlines
RV	Reeve Aleutian Airways	V2	Arizona Air
RY	Air Rwanda	VA	VIASA - Airline of Venezuela
RZ	Trans World Express	VD	Air Liberté
SA	South African Airways	VE	Avensa
SB	Air Caledonie International	VH	Air Burkina
SD	Sudan Airways	VJ	Kampuchea Airlines
SE	Wings of Alaska	VK	Air Tungaru
SF	Shanghai Airlines	VM	Regional Airlines
SI	Friesenflug GmbH	VN	Vietnam Airlines
SJ	Southern Air	VO	Tyrolean Airways
SK	SAS Scandinavian Airlines System	VQ	Oxley Airlines
SN	Sabena Belgian World Airlines	VS	Virgin Atlantic Airways
SO	Austrian Air Services	VT	Air Tahiti
SQ	Singapore Airlines	VU	Air Ivoire
SR	Swissair	VV	Flexair
SS	Shabair	VZ	Aquatic Airways Pty.
ST	Yanda Airlines	WE	B.A.S.E. Business Airlines
SU	Aeroflot Soviet Airlines	WG	Taiwan Airlines
SV	Saudia - Saudi Arabian Airline	WJ	Labrador Airways
SW	Sweden Airways	WN	Southwest Airlines, U.S.A.
SW	Air Namibia	WR	Royal Tongan Airlines
SZ	China Southwest Airlines	WS	Weststates Airlines
TA	TACA International Airlines S.A.	WT	Nicaraguenses de Aviacion S.A.
TC	Air Tanzania	WT	Nigeria Airways
TE	Lithuanian Airlines	WV	Southern Airlines
TF	Air Transport Pyrenees	WX	Ansett Express
TG	Thai Airways International	WY	Oman Air
TI	Baltic International Airlines	XE	South Central Air, Inc.
TK	Turkish Airlines	XJ	Mesaba Airlines
TL	Trans Mediterranean Airways	XK	Compagnie Aérienne Corse Méditerranée
TM	LAM - Linhas Aereas de Mocambique	XV	Air Express
TN	Australian Airlines	XX	SAL - Saxiona Airlines
TO	Alkan Air	XY	Ryan Air
TP	TAP - Air Portugal	XZ	Eastair
TR	Trans Brasil S.A. Linhas Aereas	YC	Flight West Airlines
TS	Samoa Aviation Inc.	YI	Air Sunshine Inc.
TT	Airline Lietuva	YJ	National Airlines Pty.
TU	Tunis Air	YK	Cyprus Turkish Airlines
TV	Haiti Trans Air S.A.	YO	Heli Air Monaco
TW	TWA Trans World Airlines Inc.	YR	Scenic Airlines Inc.
TY	Air Caledonie	YU	Aerolineas Dominicanas S.A.
TZ	American Trans Air	YU	Dominair
UA	United Airlines Inc.	YV	Mesa Airlines

YW	Statewest Airlines, Inc.	Air Midwest Inc.	ZV
YX	Midwest Express Airlines Inc.	Air Namibia	SW
ZA	ZAS - Airline of Egypt	Air Nauru	ON
ZB	Monarch Airways	Air Nevada	LW
ZC	Royal Swazi National Airways Corporation	Air New Zealand	NZ
ZE	Arcus Air Logistic	Air Niagara	DB
ZG	Sabair Airlines	Air Nippon	EL
ZJ	Teddy Air	Air Niugi	PX
ZM	Scribe - Airlift	Air Nordic Sweden	EO
ZP	Virgin Air Inc.	Air North	4N
ZQ	Ansett New Zealand	Air North International	HS
ZT	SATENA	Air Nova	QK
ZU	Freedom Air	Air Ontario	GX
ZV	Air Midwest Inc.	Air Pacific	FJ
ZW	Air Wisconsin	Air Rarotonga	GZ

5.2.2. Geordnet nach Airlines

A/S Norving	EX	Air Senegal	DS
Adria Airways	JP	Air Seychelles	HM
Aer Lingus Irish Airlines	EI	Air Sunshine Inc.	YI
Aeroflot Soviet Airlines	SU	Air Tahiti	VT
Aerolineas Argentinas	AR	Air Tanzania	TC
Aerolineas Dominicanas S.A.	YU	Air Transport Pyrenees	TF
Aeromexico	AM	Air Tungaru	VK
Air Afrique	RK	Air UK	UK
Air Algerie	AH	Air Ukraine	6U
Air Aruba	FQ	Air Ukraine International	PS
Air Belgium	AJ	Air Vanuata	NF
Air Botswana Pty.	BP	Air Wisconsin	ZW
Air Burkina	VH	Air Zaire	QC
Air Burundi	PB	Air Zimbabwe	UM
Air Caledonie	TY	Airline Lietuva	TT
Air Caledonie International	SB	Airlines of Tasmania	IP
Air Canada	AC	Airlink	LE
Air China	CA	Airlink Pty.	ND
Air Comores	OR	Airways International Inc.	HO
Air Dolomiti	EN	Alaska Airlines Inc.	AS
Air Engiadina	RQ	Albanian Airlines	7Y
Air Express	XV	Aliadriatica	AP
Air Facilities	FZ	Alitalia	AZ
Air France	AF	Alkan Air	TO
Air Gabon	GN	ALM (Antillean Airlines)	LM
Air Gambia	IV	Aloha Islandair Inc.	AQ
Air Guadeloupe	OG	Alpha Air	7V
Air Guinee	GI	Alsair S.A.	AL
Air India	AI	Alyemda-Democratic Yemen Airlines	DY
Air Inter	IT	America West Airlines Inc.	HP
Air Ivoire	VU	American Airlines	AA
Air Jamaica	JM	American Trans Air	TZ
Air L.A.	UE	ANA All Nippon Airways	NH
Air Lanka	UL	Ansett Australia Airlines	AN
Air Libertè	VD	Ansett Express	WX
Air Littoral	FU	Ansett New Zealand	ZQ
Air Madagascar	MD	Ansett W.A.	MV
Air Malawi	QM	AOM - French Airlines	IW
Air Malta	KM	Aquatic Airways Pty.	VZ
Air Margarita	PW	Arcus Air Logistic	ZE
Air Martinique	NN	Ariana-Afghan-Airlines	FG
Air Mauritanie	MR	Arizona Air	V2
Air Mauritius	MK	Arizona Pacific Airlines Inc.	OQ

Arkia Israeli Airlines	IZ	China Southwest Airlines	SZ
Asiana Airlines	OZ	Cimber Air	QI
Athabaska Airways	9T	City Flyer Express	FD
ATI-Aero Transporti Italiani	BM	Coast Air K/S	BX
Atlantic Air Transport	NL	Columbia Pacific Airlines	7C
Atlantic Airways, Faroe Islands	RC	Comair Inc.	OH
Atlantic North Airlines	8M	Commercial Airways	MN
Atlantic Southeast Airlines Inc.	EV	Compagnie Aerienne Corse Mediterranee	XK
ATS Vulcan	3R	Condor Flugdienst	DE
Augusta Airways	BH	Conti-Flug	DD
Austral Lineas Aereas	AU	Continental Airlines Inc.	CO
Australia Asia Airline	IM	Continental Micronesia Inc.	CS
Australian Airlines	TN	Croatia Airlines	OU
Austrian Air Services	SO	Crossair	LX
Austrian Airlines	OS	Crown Airways	US
Avensa	VE	Cubana	CU
Aviaco	AO	Cyprus Airways	CY
Avianca	AV	Cyprus Turkish Airlines	YK
Avianova	RD	Delta Air Lines Inc.	DL
Aviateca S.A.	GU	Deutsche BA Luftfahrtgesellschaft	DI
B.A.S.E. Business Airlines	WE	Direct Air Inc.	UO
Bagkok Airways	PG	Direct Aviation Pty.	MT
Bahamasair	UP	Dolphin Airways	DV
Baker Aviation Inc.	8B	Dominair	YU
Balkan-Bulgarian Airlines	LZ	Dominicana de Aviacion	DO
Baltic International Airlines	TI	Dragonair (Hong Kong Dragon Airlines)	KA
Baxter Aviation	6B	Dynamic Air	QG
Bearskin Lake Air Service	JV	Eastair	XZ
Bellair Inc.	5B	Easteren Pacific Airlines	DG
Berliner Spezialflug	FC	Eastland Air	DP
Big Sky Airlines	GQ	Eastwest Airlines	EW
Biman Bangladesh Airlines	BG	Ecuadoriana	EU
Blackhawk Airways	EP	Egyptair	MS
Bopair	BV	El Al Israel Airlines	LY
Bouraq Indonesia Airlines	BO	Emirates	EK
Bratherns S.A.F.E. Airtransport	BU	Empire Airlines	EM
Brit Air	DB	Estonian Air	OV
Britannia Airways	BY	Ethiopian Airlines	ET
British Airways	BA	Euralair International	RN
British International Helicopters	UR	Euroflight Sweden	HZ
British Midland	BD	Europe Aero-Service	EY
Brymon European Airways	BC	EVA Airways Corporation	BR
Business Express	HQ	Far Eastern Air Transport Corporation	EF
BWIA International	BW	Fiji Air	PC
Calm Air International	MO	Finnair	AY
Cameroon Airlines	UY	Finnaviation	FA
Canadian Airlines International	CP	Flamenco Airways Inc.	FK
Cape Air	9K	Flexair	VV
Care Airlines	CE	Flight West Airlines	YC
Carnival Air Lines	KW	Freedom Air	ZU
Cathay Pacific Airways	CX	Friesenflug GmbH	SI
Cayman Airways	KX	Gamair Limited	BS
Central American Airways	GW	Gambia Airways	CK
Central Mountain Air	9M	Garuda Indonesia	GA
Chalk's International Airways	OP	GB Airways	GT
China Airlines	CI	Ghana Airways	GH
China Eastern Airlines	MU	Golden Air Commuter	DC
China General Aviation Corporation	GP	Goldfields Air Services	LK
China Northern Airlines	CJ	Grand Airways	QD
China Southern Airlines	CZ	Great Barrier Airlines	GB

Great China Airlines	IF	LOT Polnische Fluglinien	LO
Gulf Air Company G.S.C.	GF	Lufthansa German Airlines	LH
Guyana Airways Corporation	GY	Luxair	LG
Hageland Aviation Services Inc.	HF	Maersk Air	DM
Haiti Trans Air S.A.	TV	Makung Airlines	GS
Hamburg Airlines	HX	Malaysia Airlines	MH
Harbor Airlines Inc.	HG	Malev Ungarische Fluglinien	MA
Hawaiian Airlines	HA	Mali Tinboustou Air Service	HB
Heli Air Monaco	YO	Mandala Airlines	RI
Heli Transport	OI	Mandarin Airlines	AE
Hemus Air	DU	Martinair Holland	MP
Horizon Air	QX	Maya Airways	MW
Iberia	IB	MEA - Middle East Airlines	ME
Icelandair	FI	Meridiana	IG
Indian Airlines	IC	Mesa Airlines	YV
Iran Air	IR	Mesaba Airlines	XJ
Island Air	AK	MEXICANA	MX
Island Airlines	IS	Midwest Express Airlines Inc.	YX
Island Express	CN	Mine Bay Air	CG
Istanbul Airlines	IL	Monarch Air	OB
Jamahiriya Libyan Arab Airlines	LN	Monarch Airways	ZB
Japan Air Commuter	JN	Morris Air Service	KN
Japan Air Lines	JL	Mount Cook Airlines	NM
Japan Air System	JD	National Airlines Pty.	YJ
Japan Asia Airways	EG	Nepal Airways	7E
JAT Jugoslovenski Aerotransport	JU	New England Airlines	EJ
Jersey European Airways	JY	New York Helicopter Corporation	HD
Kampuchea Airlines	VJ	Nicaraguenses de Aviacion S.A.	WT
Kendeli Airlines	KD	Nigeria Airways	WT
Kenia Airways	KQ	Norlandair	UI
Keystone Air Service	BZ	Norontair	NR
King Islands Airlines	KG	North Wright Air	HW
Kiwi International Airlines	KP	Northeast Express	NJ
KLM City Hopper B.V.	HN	Northwest Airlines Inc.	NW
KLM-Royal-Dutch Airlines	KL	Northwest Territorial Airways	NV
Korean Air	KE	Norway Airlines	JA
Kuwait Airways Corporation	KU	O'Connor Airlines	UQ
Kyrnair	KH	Olympic Airways	OA
L.A.B. Flying Service Inc.	JF	Oman Air	WY
L.T.U. International Airways	LT	Orbi Georgian Airways	NQ
LAB - Lloyd Aereo Boliviano	LB	Orient Air	R4
Labrador Airways	WJ	Oxley Airlines	VQ
LACSA Fluggesellschaft Costa Rica	LR	Pacific Airlines	BL
Ladeco S.A.	UC	Pacific Coast Airlines	PQ
LAM - Linhas Aereas de Mocambique	TM	Pakistan International Airways	PK
LAN - Chile S.A.	LA	Papillon Airways	HI
Lao Aviation	QV	Paradise Island Airlines	BK
LAP - Lineas Aereas Paraguayas	PZ	Pem-Air	PD
LAPA - Lineas Aereas Privados Argentinas	MJ	Penair	KS
Latvian Airlines	PV	Pennsylvania Airlines	US
Lauda Air	NG	Perimeter Airlines	UW
Lesotho Airways Corp.	QL	Philippine Airlines	PR
Libyan Arab Airlines	LN	Pluna	PU
Lina Congo	GC	Polynesian Airlines	PH
Lincoln Airlines Pty	RT	Portugalia	NI
Link Airways	JK	Precision Airlines	RP
Lithuanian Airlines	TE	Promaire Australia Pty.	FB
Loganair	LC	Provincial Airways	AG
Loken Aviation Inc.	IH	Qantas Airways	QF
Lone Star Airlines	AD	Qwestair	QH

Reeve Aleutian Airways	RV	Trans Asian Airways	GE
Regional Air Pty	IU	Trans Brasil S.A. Linhas Aereas	TR
Regional Airlines	VM	Trans Jamaica Airlines	JQ
Ren Air	QQ	Trans Mediterranean Airways	TL
Roadair Lines	IK	Trans World Express	RZ
Royal Air Maroc	AT	Transavia Airlines	HV
Royal Brunei Airlines	BI	Transkei Airways Crporation	KV
Royal Jordanian	RJ	Transport Air Centre	UH
Royal Nepal Airlines Corporation	RA	Trinidad & Tobago Air Service	BW
Royal Swazi National Airways Corporation	ZC	Tropical Sea Airlines	BN
Royal Tongan Airlines	WR	Tuninter	UG
Ryan Air	XY	Tunis Air	TU
Ryanair	FR	Turkish Airlines	TK
Sabair Airlines	ZG	Turks & Caicos Airways	QW
Sabena Belgian World Airlines	SN	Turtle Airways	KT
SAETA	EH	TWA Trans World Airlines Inc.	TW
SAL - Saxiona Airlines	XX	Tyrolean Airways	VO
SAM	MM	Uganda Airlines	QU
Samoa Aviation Inc.	TS	United Airlines Inc.	UA
SAS Scandinavian Airlines System	SK	USAir Inc.	US
SATENA	ZT	Uzbekistan Airways	HY
Saudia - Saudi Arabian Airline	SV	VARIG Brazilian Airlines	RG
Scenic Airlines Inc.	YR	VIASA - Airline of Venezuela	VA
Scribe - Airlift	ZM	Vietnam Airlines	VN
Shabair	SS	Virgin Air Inc.	ZP
Shanghai Airlines	SF	Virgin Atlantic Airways	VS
Silk Air	MI	Viva Air	FV
Singapore Airlines	SQ	West Air Sweden	PT
Solomon Airlines	IE	West Airlines	Air
South African Airways	SA	Western Airlines	MB
South Central Air, Inc.	XE	Weststates Airlines	WS
Southern Air	SJ	Wings of Alaska	SE
Southern Airlines	WV	Yanda Airlines	ST
Southwest Airlines, Japan	NU	Yemenia-Yemen-Airways	IY
Southwest Airlines, U.S.A.	WN	Yugoslav Airlines	JU
Statewest Airlines, Inc.	YW	Zambia Airways Corp.	QZ
Sterling Airways A/S	NB	ZAS - Airline of Egypt	ZA
Sudan Airways	SD		
Sun - Air of Scandinavia	EZ		
Sunair	OY		
Sunflower Airlines	PI		
Sunshine Aviation	OC		
Surinam Airways	PY		
Swedair AB	JG		
Sweden Airways	SW		
Swissair	SR		
Syrian Arab Airlines	RB		
T.A.T. European Airlines	IJ		
TAAG - Angola Airlines	DT		
TACA International Airlines S.A.	TA		
Taimair	GG		
Taiwan Airlines	WG		
TAME	EQ		
TAP - Air Portugal	TP		
TAROM - Romanian Air Transport	RO		
Tatra Air	QS		
Teddy Air	ZJ		
Thai Airways International	TG		
Theron Airways	LU		
Tower Air Inc.	FF		

5.3. Ländercodes nach ISO 3166

5.3.1. Geordnet nach Codes

ABW	Aruba
AD	Andorra (Principality of Andorra)
AE	United Arab Emirates
AF	Afghanistan (Islamic State of Afghanistan)
AFG	Afghanistan (Islamic State of Afghanistan)
AG	Antigua and Barbuda
AGO	Angola (Republic of Angola)
AI	Anguilla
AIA	Anguilla
AL	Albania (Republic of Albania)
ALB	Albania (Republic of Albania)
AM	Armenia (Republic of Armenia)
AN	Netherlands Antilles
AND	Andorra (Principality of Andorra)
ANT	Netherlands Antilles
AO	Angola (Republic of Angola)
AQ	Antarctica
AR	Argentina (Argentine Republic)
ARE	United Arab Emirates
ARG	Argentina (Argentine Republic)

ARM	Armenia (Republic of Armenia)	CF	Central African Republic
AS	American Samoa	CG	Congo (Republic of the Congo)
ASM	American Samoa	CH	Switzerland (Swiss Confederation)
AT	Austria (Republic of Austria)	CHE	Switzerland (Swiss Confederation)
ATA	Antarctica	CHL	Chile (Republic of Chile)
ATF	French Southern Territories	CHN	China (People's, Republic of China)
ATG	Antigua and Barbuda	CI	Côte d'Ivoire (Republic of Côte d'Ivoire)
AU	Australia	CIV	Côte d'Ivoire (Republic of Côte d'Ivoire)
AUS	Australia	CK	Cook Islands
AUT	Austria (Republic of Austria)	CL	Chile (Republic of Chile)
AW	Aruba	CM	Cameroon (Republic of Cameroon)
AZ	Azerbaijan (Azerbaijani Republic)	CMR	Cameroon (Republic of Cameroon)
AZE	Azerbaijan (Azerbaijani Republic)	CN	China (People's, Republic of China)
BA	Bosnia and Herzegovina (Republic of Bosnia and Herzegovina)	CO	Colombia (Republic of Colombia)
BB	Barbados	COD	Congo, Democratic Republic of the (Democratic Republic of the Congo)
BD	Bangladesh (People's Republic of Bangladesh)	COG	Congo (Republic of the Congo)
BDI	Burundi (Republic of Burundi)	COK	Cook Islands
BE	Belgium (Kingdom of Belgium)	COL	Colombia (Republic of Colombia)
BEL	Belgium (Kingdom of Belgium)	COM	Comoros (Islamic Federal Republic of the Comoros)
BEN	Benin (Republic of Benin)	CPV	Cape Verde (Republic of Cape Verde)
BF	Burkina Faso	CR	Costa Rica (Republic of Costa Rica)
BFA	Burkina Faso	CRI	Costa Rica (Republic of Costa Rica)
BG	Bulgaria (Republic of Bulgaria)	CU	Cuba (Republic of Cuba)
BGD	Bangladesh (People's Republic of Bangladesh)	CUB	Cuba (Republic of Cuba)
BGR	Bulgaria (Republic of Bulgaria)	CV	Cape Verde (Republic of Cape Verde)
BH	Bahrain (State of Bahrain)	CX	Christmas Island
BHR	Bahrain (State of Bahrain)	CXR	Christmas Island
BHS	Bahamas (Commonwealth of the Bahamas)	CY	Cyprus (Republic of Cyprus)
BI	Burundi (Republic of Burundi)	CYM	Cayman Islands
BIH	Bosnia and Herzegovina (Republic of Bosnia and Herzegovina)	CYP	Cyprus (Republic of Cyprus)
BJ	Benin (Republic of Benin)	CZ	Czech Republic
BLR	Belarus (Republic of Belarus)	CZE	Czech Republic
BLZ	Belize	DE	Germany (Federal Republic of Germany)
BM	Bermuda	DEU	Germany (Federal Republic of Germany)
BMU	Bermuda	DJ	Djibouti (Republic of Djibouti)
BN	Brunei Darussalam	DJI	Djibouti (Republic of Djibouti)
BO	Bolivia (Republic of Bolivia)	DK	Denmark (Kingdom of Denmark)
BOL	Bolivia (Republic of Bolivia)	DM	Dominica (Commonwealth of Dominica)
BR	Brazil (Federative Republic of Brazil)	DMA	Dominica (Commonwealth of Dominica)
BRA	Brazil (Federative Republic of Brazil)	DNK	Denmark (Kingdom of Denmark)
BRB	Barbados	DO	Dominican Republic
BRN	Brunei Darussalam	DOM	Dominican Republic
BS	Bahamas (Commonwealth of the Bahamas)	DZ	Algeria (People's Democratic Republic of Algeria)
BT	Bhutan (Kingdom of Bhutan)	DZA	Algeria (People's Democratic Republic of Algeria)
BTN	Bhutan (Kingdom of Bhutan)	EC	Ecuador (Republic of Ecuador)
BV	Bouvet Island	ECU	Ecuador (Republic of Ecuador)
BVT	Bouvet Island	EE	Estonia (Republic of Estonia)
BW	Botswana (Republic of Botswana)	EG	Egypt (Arab Republic of Egypt)
BWA	Botswana (Republic of Botswana)	EGY	Egypt (Arab Republic of Egypt)
BY	Belarus (Republic of Belarus)	EH	Western Sahara (provisional)
BZ	Belize	ER	Eritrea
CA	Canada	ERI	Eritrea
CAF	Central African Republic	ES	Spain (Kingdom of Spain)
CAN	Canada	ESH	Western Sahara (provisional)
CC	Cocos (Keeling) Islands	ESP	Spain (Kingdom of Spain)
CCK	Cocos (Keeling) Islands	EST	Estonia (Republic of Estonia)
CD	Congo, Democratic Republic of the (Democratic Republic of the Congo)		

ET	Ethiopia	HND	Honduras (Republic of Honduras)
ETH	Ethiopia	HR	Croatia (Republic of Croatia)
FI	Finland (Republic of Finland)	HRV	Croatia (Republic of Croatia)
FIN	Finland (Republic of Finland)	HT	Haiti (Republic of Haiti)
FJ	Fiji (Republic of Fiji)	HTI	Haiti (Republic of Haiti)
FJI	Fiji (Republic of Fiji)	HU	Hungary (Republic of Hungary)
FK	Falkland Islands (Malvinas)	HUN	Hungary (Republic of Hungary)
FLK	Falkland Islands (Malvinas)	ID	Indonesia (Republic of Indonesia)
FM	Micronesia (Federated States of Micronesia)	IDN	Indonesia (Republic of Indonesia)
FO	Faroe Islands	IE	Ireland
FR	France (French Republic)	IL	Israel (State of Israel)
FRA	France (French Republic)	IN	India (Republic of India)
FRO	Faroe Islands	IND	India (Republic of India)
FSM	Micronesia (Federated States of Micronesia)	IO	British Indian Ocean Territory
FX	France, Metropolitan	IOT	British Indian Ocean Territory
FXX	France, Metropolitan	IQ	Iraq (Republic of Iraq)
GA	Gabon (Gabonese Republic)	IR	Iran (Islamic Republic of Iran)
GAB	Gabon (Gabonese Republic)	IRL	Ireland
GB	United Kingdom (United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland)	IRN	Iran (Islamic Republic of Iran)
GBR	United Kingdom (United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland)	IRQ	Iraq (Republic of Iraq)
GD	Grenada	IS	Iceland (Republic of Iceland)
GE	Georgia (Republic of Georgia)	ISL	Iceland (Republic of Iceland)
GEO	Georgia (Republic of Georgia)	ISR	Israel (State of Israel)
GF	French Guiana	IT	Italy (Italian Republic)
GH	Ghana (Republic of Ghana)	ITA	Italy (Italian Republic)
GHA	Ghana (Republic of Ghana)	JAM	Jamaica
GI	Gibraltar	JM	Jamaica
GIB	Gibraltar	JO	Jordan (Hashemite Kingdom of Jordan)
GIN	Guinea (Republic of Guinea)	JOR	Jordan (Hashemite Kingdom of Jordan)
GL	Greenland	JP	Japan
GLP	Guadaloupe	JPN	Japan
GM	Gambia (Republic of the Gambia)	KAZ	Kazakhstan (Republic of Kazakhstan)
GMB	Gambia (Republic of the Gambia)	KE	Kenya (Republic of Kenya)
GN	Guinea (Republic of Guinea)	KEN	Kenya (Republic of Kenya)
GNB	Guinea-Bissau (Republic of Guinea-Bissau)	KG	Kyrgyzstan (Kyrgyz Republic)
GNQ	Equatorial Guinea (Republic of Equatorial Guinea)	KGZ	Kyrgyzstan (Kyrgyz Republic)
GP	Guadaloupe	KH	Cambodia
GQ	Equatorial Guinea (Republic of Equatorial Guinea)	KHM	Cambodia
GR	Greece (Hellenic Republic)	KI	Kiribati
GRC	Greece (Hellenic Republic)	KIR	Kiribati
GRD	Grenada	KM	Comoros (Islamic Federal Republic of the Comoros)
GRL	Greenland	KN	Saint Kitts and Nevis
GS	South Georgia and the South Sandwich Islands	KNA	Saint Kitts and Nevis
GT	Guatemala (Republic of Guatemala)	KOR	Korea, South (Republic of Korea)
GTM	Guatemala (Republic of Guatemala)	KP	Korea, North (Democratic People's Republic of Korea)
GU	Guam	KR	Korea, South (Republic of Korea)
GUF	French Guiana	KW	Kuwait (State of Kuwait)
GUM	Guam	KWT	Kuwait (State of Kuwait)
GUY	Guyana (Republic of Guyana)	KY	Cayman Islands
GW	Guinea-Bissau (Republic of Guinea-Bissau)	KZ	Kazakhstan (Republic of Kazakhstan)
GY	Guyana (Republic of Guyana)	LA	Laos (Lao People's Democratic Republic)
HK	Hong Kong	LAO	Laos (Lao People's Democratic Republic)
HKG	Hong Kong	LB	Lebanon (Lebanese Republic)
HM	Heard Island and McDonald Islands	LBN	Lebanon (Lebanese Republic)
HMD	Heard Island and McDonald Islands	LBR	Liberia (Republic of Liberia)
HN	Honduras (Republic of Honduras)	LBY	Libya (Socialist People's Libyan Arab Jamahiriya)
		LC	Saint Lucia

LCA	Saint Lucia	MW	Malawi (Republic of Malawi)
LI	Liechtenstein (Principality of Liechtenstein)	MWI	Malawi (Republic of Malawi)
LIE	Liechtenstein (Principality of Liechtenstein)	MX	Mexico (United States of Mexico)
LK	Sri Lanka (Democratic Socialist Republic of Sri Lanka)	MY	Malaysia
LKA	Sri Lanka (Democratic Socialist Republic of Sri Lanka)	MYS	Malaysia
LR	Liberia (Republic of Liberia)	MYT	Mayotte
LS	Lesotho (Kingdom of Lesotho)	MZ	Mozambique (Republic of Mozambique)
LSO	Lesotho (Kingdom of Lesotho)	NA	Namibia (Republic of Namibia)
LT	Lithuania (Republic of Lithuania)	NAM	Namibia (Republic of Namibia)
LTU	Lithuania (Republic of Lithuania)	NC	New Caledonia
LU	Luxembourg (Grand Duchy of Luxembourg)	NCL	New Caledonia
LUX	Luxembourg (Grand Duchy of Luxembourg)	NE	Niger (Republic of the Niger)
LV	Latvia (Republic of Latvia)	NER	Niger (Republic of the Niger)
LVA	Latvia (Republic of Latvia)	NF	Norfolk Island
LY	Libya (Socialist People's Libyan Arab Jamahiriya)	NFK	Norfolk Island
MA	Morocco (Kingdom of Morocco)	NG	Nigeria (Republic of Nigeria)
MAC	Macau	NGA	Nigeria (Republic of Nigeria)
MAR	Morocco (Kingdom of Morocco)	NI	Nicaragua (Republic of Nicaragua)
MC	Monaco (Principality of Monaco)	NIC	Nicaragua (Republic of Nicaragua)
MCO	Monaco (Principality of Monaco)	NIU	Niue
MD	Moldova (Republic of Moldova)	NL	Netherlands (Kingdom of the Netherlands)
MDA	Moldova (Republic of Moldova)	NLD	Netherlands (Kingdom of the Netherlands)
MDG	Madagascar (Republic of Madagascar)	NO	Norway (Kingdom of Norway)
MDV	Maldives (Republic of Maldives)	NOR	Norway (Kingdom of Norway)
MEX	Mexico (United States of Mexico)	NP	Nepal (Kingdom of Nepal)
MG	Madagascar (Republic of Madagascar)	NPL	Nepal (Kingdom of Nepal)
MH	Marshall Islands (Republic of the Marshall Islands)	NR	Nauru (Republic of Nauru)
MHL	Marshall Islands (Republic of the Marshall Islands)	NRU	Nauru (Republic of Nauru)
MK	Macedonia (Former Yugoslav Republic of Macedonia (provisional))	NU	Niue
MKD	Macedonia (Former Yugoslav Republic of Macedonia (provisional))	NZ	New Zealand
ML	Mali (Republic of Mali)	NZL	New Zealand
MLI	Mali (Republic of Mali)	OM	Oman (Sultanate of Oman)
MLT	Malta (Republic of Malta)	OMN	Oman (Sultanate of Oman)
MM	Myanmar (Union of Myanmar)	PA	Panama (Republic of Panama)
MMR	Myanmar (Union of Myanmar)	PAK	Pakistan (Islamic Republic of Pakistan)
MN	Mongolia	PAN	Panama (Republic of Panama)
MNG	Mongolia	PCN	Pitcairn
MNP	Northern Mariana Islands (Commonwealth of the Northern Mariana Islands)	PE	Peru (Republic of Peru)
MO	Macau	PER	Peru (Republic of Peru)
MOZ	Mozambique (Republic of Mozambique)	PF	French Polynesia
MP	Northern Mariana Islands (Commonwealth of the Northern Mariana Islands)	PG	Papua New Guinea
MQ	Martinique	PH	Philippines (Republic of the Philippines)
MR	Mauritania (Islamic Republic of Mauritania)	PHL	Philippines (Republic of the Philippines)
MRT	Mauritania (Islamic Republic of Mauritania)	PK	Pakistan (Islamic Republic of Pakistan)
MS	Montserrat	PL	Poland (Republic of Poland)
MSR	Montserrat	PLW	Palau (Republic of Palau)
MT	Malta (Republic of Malta)	PM	Saint Pierre and Miquelon
MTQ	Martinique	PN	Pitcairn
MU	Mauritius (Republic of Mauritius)	PNG	Papua New Guinea
MUS	Mauritius (Republic of Mauritius)	POL	Poland (Republic of Poland)
MV	Maldives (Republic of Maldives)	PR	Puerto Rico
		PRI	Puerto Rico
		PRK	Korea, North (Democratic People's Republic of Korea)
		PRT	Portugal (Portuguese Republic)
		PRY	Paraguay (Republic of Paraguay)
		PT	Portugal (Portuguese Republic)
		PW	Palau (Republic of Palau)
		PY	Paraguay (Republic of Paraguay)
		PYF	French Polynesia

QA	Qatar (State of Qatar)	THA	Thailand (Kingdom of Thailand)
QAT	Qatar (State of Qatar)	TJ	Tajikistan (Republic of Tajikistan)
RE	Réunion	TJK	Tajikistan (Republic of Tajikistan)
REU	Réunion	TK	Tokelau
RO	Romania	TKL	Tokelau
ROM	Romania	TKM	Turkmenistan
RU	Russian Federation	TM	Turkmenistan
RUS	Russian Federation	TMP	East Timor (provisional)
RW	Rwanda (Rwandese Republic)	TN	Tunisia (Republic of Tunisia)
RWA	Rwanda (Rwandese Republic)	TO	Tonga (Kingdom of Tonga)
SA	Saudi Arabia (Kingdom of Saudi Arabia)	TON	Tonga (Kingdom of Tonga)
SAU	Saudi Arabia (Kingdom of Saudi Arabia)	TP	East Timor (provisional)
SB	Solomon Islands	TR	Turkey (Republic of Turkey)
SC	Seychelles (Republic of Seychelles)	TT	Trinidad and Tobago (Republic of Trinidad and Tobago)
SD	Sudan (Republic of the Sudan)	TTO	Trinidad and Tobago (Republic of Trinidad and Tobago)
SDN	Sudan (Republic of the Sudan)	TUN	Tunisia (Republic of Tunisia)
SE	Sweden (Kingdom of Sweden)	TUR	Turkey (Republic of Turkey)
SEN	Senegal (Republic of Senegal)	TUV	Tuvalu
SG	Singapore (Republic of Singapore)	TV	Tuvalu
SGP	Singapore (Republic of Singapore)	TW	Taiwan (Taiwan, Province of China)
SGS	South Georgia and the South Sandwich Islands	TWN	Taiwan (Taiwan, Province of China)
SH	Saint Helena	TZ	Tanzania (United Republic of Tanzania)
SHN	Saint Helena	TZA	Tanzania (United Republic of Tanzania)
SI	Slovenia (Republic of Slovenia)	UA	Ukraine
SJ	Svalbard and Jan Mayen	UG	Uganda (Republic of Uganda)
SJM	Svalbard and Jan Mayen	UGA	Uganda (Republic of Uganda)
SK	Slovakia (Slovak Republic)	UKR	Ukraine
SL	Sierra Leone (Republic of Sierra Leone)	UM	United States Minor Outlying Islands
SLB	Solomon Islands	UMI	United States Minor Outlying Islands
SLE	Sierra Leone (Republic of Sierra Leone)	URY	Uruguay (Eastern Republic of Uruguay)
SLV	El Salvador (Republic of El Salvador)	US	United States (United States of America)
SM	San Marino (Republic of San Marino)	USA	United States (United States of America)
SMR	San Marino (Republic of San Marino)	UY	Uruguay (Eastern Republic of Uruguay)
SN	Senegal (Republic of Senegal)	UZ	Uzbekistan (Republic of Uzbekistan)
SO	Somalia (Somali Democratic Republic)	UZB	Uzbekistan (Republic of Uzbekistan)
SOM	Somalia (Somali Democratic Republic)	VA	Vatican City State (Holy See)
SPM	Saint Pierre and Miquelon	VAT	Vatican City State (Holy See)
SR	Suriname (Republic of Suriname)	VC	Saint Vincent and the Grenadines
ST	São Tomé and Príncipe (Democratic Republic of São Tomé and Príncipe)	VCT	Saint Vincent and the Grenadines
STP	São Tomé and Príncipe (Democratic Republic of São Tomé and Príncipe)	VE	Venezuela (Republic of Venezuela)
SUR	Suriname (Republic of Suriname)	VEN	Venezuela (Republic of Venezuela)
SV	El Salvador (Republic of El Salvador)	VG	Virgin Islands, British
SVK	Slovakia (Slovak Republic)	VGB	Virgin Islands, British
SVN	Slovenia (Republic of Slovenia)	VI	Virgin Islands, U.S. (Virgin Islands of the United States)
SWE	Sweden (Kingdom of Sweden)	VIR	Virgin Islands, U.S. (Virgin Islands of the United States)
SWZ	Swaziland (Kingdom of Swaziland)	VN	Viet Nam (Socialist Republic of Viet Nam)
SY	Syria (Syrian Arab Republic)	VNM	Viet Nam (Socialist Republic of Viet Nam)
SYC	Seychelles (Republic of Seychelles)	VU	Vanuatu (Republic of Vanuatu)
SYR	Syria (Syrian Arab Republic)	VUT	Vanuatu (Republic of Vanuatu)
SZ	Swaziland (Kingdom of Swaziland)	WF	Wallis and Fortuna Islands
TC	Turks and Caicos Islands	WLF	Wallis and Fortuna Islands
TCA	Turks and Caicos Islands	WS	Samoa (Independent State of Samoa)
TCD	Chad (Republic of Chad)	WSM	Samoa (Independent State of Samoa)
TD	Chad (Republic of Chad)	YE	Yemen (Republic of Yemen)
TF	French Southern Territories	YEM	Yemen (Republic of Yemen)
TG	Togo (Togolese Republic)	YT	Mayotte
TGO	Togo (Togolese Republic)		
TH	Thailand (Kingdom of Thailand)		

YU	Yugoslavia (Federal Republic of Yugoslavia)	Bolivia (Republic of Bolivia)	BO
YUG	Yugoslavia (Federal Republic of Yugoslavia)	Bolivia (Republic of Bolivia)	BOL
ZA	South Africa (Republic of South Africa)	Bosnia and Herzegovina	
ZAF	South Africa (Republic of South Africa)	(Republic of Bosnia and Herzegovina)	BA
ZM	Zambia (Republic of Zambia)	Bosnia and Herzegovina	
ZMB	Zambia (Republic of Zambia)	(Republic of Bosnia and Herzegovina)	BIH
ZW	Zimbabwe (Republic of Zimbabwe)	Botswana (Republic of Botswana)	BW
ZWE	Zimbabwe (Republic of Zimbabwe)	Botswana (Republic of Botswana)	BWA

5.3.2. Geordnet nach Ländernamen

Afghanistan (Islamic State of Afghanistan)	AF	Brazil (Federative Republic of Brazil)	BR
Afghanistan (Islamic State of Afghanistan)	AFG	Brazil (Federative Republic of Brazil)	BRA
Albania (Republic of Albania)	AL	British Indian Ocean Territory	IO
Albania (Republic of Albania)	ALB	British Indian Ocean Territory	IOT
Algeria (People's Democratic Republic of Algeria)	DZ	Brunei Darussalam	BN
Algeria (People's Democratic Republic of Algeria)	DZA	Brunei Darussalam	BRN
American Samoa	AS	Bulgaria (Republic of Bulgaria)	BG
American Samoa	ASM	Bulgaria (Republic of Bulgaria)	BGR
Andorra (Principality of Andorra)	AD	Burkina Faso	BF
Andorra (Principality of Andorra)	AND	Burkina Faso	BFA
Angola (Republic of Angola)	AGO	Burundi (Republic of Burundi)	BDI
Angola (Republic of Angola)	AO	Burundi (Republic of Burundi)	BI
Anguilla	AI	Cambodia	KH
Anguilla	AIA	Cambodia	KHM
Antarctica	AQ	Cameroon (Republic of Cameroon)	CM
Antarctica	ATA	Cameroon (Republic of Cameroon)	CMR
Antigua and Barbuda	AG	Canada	CA
Antigua and Barbuda	ATG	Canada	CAN
Argentina (Argentine Republic)	AR	Cape Verde (Republic of Cape Verde)	CPV
Argentina (Argentine Republic)	ARG	Cape Verde (Republic of Cape Verde)	CV
Armenia (Republic of Armenia)	AM	Cayman Islands	CYM
Armenia (Republic of Armenia)	ARM	Cayman Islands	KY
Aruba	ABW	Central African Republic	CAF
Aruba	AW	Central African Republic	CF
Australia	AU	Chad (Republic of Chad)	TCD
Australia	AUS	Chad (Republic of Chad)	TD
Austria (Republic of Austria)	AT	Chile (Republic of Chile)	CHL
Austria (Republic of Austria)	AUT	Chile (Republic of Chile)	CL
Azerbaijan (Azerbaijani Republic)	AZ	China (People's, Republic of China)	CHN
Azerbaijan (Azerbaijani Republic)	AZE	China (People's, Republic of China)	CN
Bahamas (Commonwealth of the Bahamas)	BHS	Christmas Island	CX
Bahamas (Commonwealth of the Bahamas)	BS	Christmas Island	CXR
Bahrain (State of Bahrain)	BH	Cocos (Keeling) Islands	CC
Bahrain (State of Bahrain)	BHR	Cocos (Keeling) Islands	CCK
Bangladesh (People's Republic of Bangladesh)	BD	Colombia (Republic of Colombia)	CO
Bangladesh (People's Republic of Bangladesh)	BGD	Colombia (Republic of Colombia)	COL
Barbados	BB	Comoros (Islamic Federal Republic of the Comoros)	
Barbados	BRB	Comoros (Islamic Federal Republic of the Comoros)	COM
Belarus (Republic of Belarus)	BLR	Comoros (Islamic Federal Republic of the Comoros)	KM
Belarus (Republic of Belarus)	BY	Congo (Republic of the Congo)	CG
Belgium (Kingdom of Belgium)	BE	Congo (Republic of the Congo)	COG
Belgium (Kingdom of Belgium)	BEL	Congo, Democratic Republic of the (Democratic Republic of the Congo)	CD
Belize	BLZ	Congo, Democratic Republic of the (Democratic Republic of the Congo)	CD
Belize	BZ	Congo, Democratic Republic of the (Democratic Republic of the Congo)	COD
Benin (Republic of Benin)	BEN	Cook Islands	CK
Benin (Republic of Benin)	BJ	Cook Islands	COK
Bermuda	BM	Costa Rica (Republic of Costa Rica)	CR
Bermuda	BMU	Costa Rica (Republic of Costa Rica)	CRI

Côte d'Ivoire (Republic of Côte d'Ivoire)	CI	Germany (Federal Republic of Germany)	DEU
Côte d'Ivoire (Republic of Côte d'Ivoire)	CIV	Ghana (Republic of Ghana)	GH
Croatia (Republic of Croatia)	HR	Ghana (Republic of Ghana)	GHA
Croatia (Republic of Croatia)	HRV	Gibraltar	GI
Cuba (Republic of Cuba)	CU	Gibraltar	GIB
Cuba (Republic of Cuba)	CUB	Greece (Hellenic Republic)	GR
Cyprus (Republic of Cyprus)	CY	Greece (Hellenic Republic)	GRC
Cyprus (Republic of Cyprus)	CYP	Greenland	GL
Czech Republic	CZ	Greenland	GRL
Czech Republic	CZE	Grenada	GD
Denmark (Kingdom of Denmark)	DK	Grenada	GRD
Denmark (Kingdom of Denmark)	DNK	Guadeloupe	GLP
Djibouti (Republic of Djibouti)	DJ	Guadeloupe	GP
Djibouti (Republic of Djibouti)	DJI	Guam	GU
Dominica (Commonwealth of Dominica)	DM	Guam	GUM
Dominica (Commonwealth of Dominica)	DMA	Guatemala (Republic of Guatemala)	GT
Dominican Republic	DO	Guatemala (Republic of Guatemala)	GTM
Dominican Republic	DOM	Guinea (Republic of Guinea)	GIN
East Timor (provisional)	TMP	Guinea (Republic of Guinea)	GN
East Timor (provisional)	TP	Guinea-Bissau (Republic of Guinea-Bissau)	GNB
Ecuador (Republic of Ecuador)	EC	Guinea-Bissau (Republic of Guinea-Bissau)	GW
Ecuador (Republic of Ecuador)	ECU	Guyana (Republic of Guyana)	GUY
Egypt (Arab Republic of Egypt)	EG	Guyana (Republic of Guyana)	GY
Egypt (Arab Republic of Egypt)	EGY	Haiti (Republic of Haiti)	HT
El Salvador (Republic of El Salvador)	SLV	Haiti (Republic of Haiti)	HTI
El Salvador (Republic of El Salvador)	SV	Heard Island and McDonald Islands	HM
Equatorial Guinea		Heard Island and McDonald Islands	HMD
(Republic of Equatorial Guinea)	GNQ	Honduras (Republic of Honduras)	HN
Equatorial Guinea (Republic of Equatorial Guinea)	GQ	Honduras (Republic of Honduras)	HND
Eritrea	ER	Hong Kong	HK
Eritrea	ERI	Hong Kong	HKG
Estonia (Republic of Estonia)	EE	Hungary (Republic of Hungary)	HU
Estonia (Republic of Estonia)	EST	Hungary (Republic of Hungary)	HUN
Ethiopia	ET	Iceland (Republic of Iceland)	IS
Ethiopia	ETH	Iceland (Republic of Iceland)	ISL
Falkland Islands (Malvinas)	FK	India (Republic of India)	IN
Falkland Islands (Malvinas)	FLK	India (Republic of India)	IND
Faroe Islands	FO	Indonesia (Republic of Indonesia)	ID
Faroe Islands	FRO	Indonesia (Republic of Indonesia)	IDN
Fiji (Republic of Fiji)	FJ	Iran (Islamic Republic of Iran)	IR
Fiji (Republic of Fiji)	FJI	Iran (Islamic Republic of Iran)	IRN
Finland (Republic of Finland)	FI	Iraq (Republic of Iraq)	IQ
Finland (Republic of Finland)	FIN	Iraq (Republic of Iraq)	IRQ
France (French Republic)	FR	Ireland	IE
France (French Republic)	FRA	Ireland	IRL
France, Metropolitan	FX	Israel (State of Israel)	IL
France, Metropolitan	FXX	Israel (State of Israel)	ISR
French Guiana	GF	Italy (Italian Republic)	IT
French Guiana	GUF	Italy (Italian Republic)	ITA
French Polynesia	PF	Jamaica	JAM
French Polynesia	PYF	Jamaica	JM
French Southern Territories	ATF	Japan	JP
French Southern Territories	TF	Japan	JPN
Gabon (Gabonese Republic)	GA	Jordan (Hashemite Kingdom of Jordan)	JO
Gabon (Gabonese Republic)	GAB	Jordan (Hashemite Kingdom of Jordan)	JOR
Gambia (Republic of the Gambia)	GM	Kazakhstan (Republic of Kazakhstan)	KAZ
Gambia (Republic of the Gambia)	GMB	Kazakhstan (Republic of Kazakhstan)	KZ
Georgia (Republic of Georgia)	GE	Kenya (Republic of Kenya)	KE
Georgia (Republic of Georgia)	GEO	Kenya (Republic of Kenya)	KEN
Germany (Federal Republic of Germany)	DE	Kiribati	KI

Kiribati	KIR	Mexico (United States of Mexico)	MX
Korea, N (Democratic People's Republic of Korea)	KP	Micronesia (Federated States of Micronesia)	FM
Korea, N (Democratic People's Republic of Korea)	PRK	Micronesia (Federated States of Micronesia)	FSM
Korea, S (Republic of Korea)	KOR	Moldova (Republic of Moldova)	MD
Korea, S (Republic of Korea)	KR	Moldova (Republic of Moldova)	MDA
Kuwait (State of Kuwait)	KW	Monaco (Principality of Monaco)	MC
Kuwait (State of Kuwait)	KWT	Monaco (Principality of Monaco)	MCO
Kyrgyzstan (Kyrgyz Republic)	KG	Mongolia	MN
Kyrgyzstan (Kyrgyz Republic)	KGZ	Mongolia	MNG
Laos (Lao People's Democratic Republic)	LA	Montserrat	MS
Laos (Lao People's Democratic Republic)	LAO	Montserrat	MSR
Latvia (Republic of Latvia)	LV	Morocco (Kingdom of Morocco)	MA
Latvia (Republic of Latvia)	LVA	Morocco (Kingdom of Morocco)	MAR
Lebanon (Lebanese Republic)	LB	Mozambique (Republic of Mozambique)	MOZ
Lebanon (Lebanese Republic)	LBN	Mozambique (Republic of Mozambique)	MZ
Lesotho (Kingdom of Lesotho)	LS	Myanmar (Union of Myanmar)	MM
Lesotho (Kingdom of Lesotho)	LSO	Myanmar (Union of Myanmar)	MMR
Liberia (Republic of Liberia)	LBR	Namibia (Republic of Namibia)	NA
Liberia (Republic of Liberia)	LR	Namibia (Republic of Namibia)	NAM
Libya (Socialist People's Libyan Arab Jamahiriya)	LYB	Nauru (Republic of Nauru)	NR
Libya (Socialist People's Libyan Arab Jamahiriya)	LY	Nauru (Republic of Nauru)	NRU
Liechtenstein (Principality of Liechtenstein)	LI	Nepal (Kingdom of Nepal)	NP
Liechtenstein (Principality of Liechtenstein)	LIE	Nepal (Kingdom of Nepal)	NPL
Lithuania (Republic of Lithuania)	LT	Netherlands (Kingdom of the Netherlands)	NL
Lithuania (Republic of Lithuania)	LTU	Netherlands (Kingdom of the Netherlands)	NLD
Luxembourg (Grand Duchy of Luxembourg)	LU	Netherlands Antilles	AN
Luxembourg (Grand Duchy of Luxembourg)	LUX	Netherlands Antilles	ANT
Macau	MAC	New Caledonia	NC
Macau	MO	New Caledonia	NCL
Macedonia		New Zealand	NZ
(Former Yugoslav Republic of Macedonia (provisional))	MK	New Zealand	NZL
Macedonia		Nicaragua (Republic of Nicaragua)	NI
(Former Yugoslav Republic of Macedonia (provisional))	MKD	Nicaragua (Republic of Nicaragua)	NIC
Madagascar (Republic of Madagascar)	MDG	Niger (Republic of the Niger)	NE
Madagascar (Republic of Madagascar)	MG	Niger (Republic of the Niger)	NER
Malawi (Republic of Malawi)	MW	Nigeria (Republic of Nigeria)	NG
Malawi (Republic of Malawi)	MWI	Nigeria (Republic of Nigeria)	NGA
Malaysia	MY	Niue	NIU
Malaysia	MYS	Niue	NU
Maldives (Republic of Maldives)	MDV	Norfolk Island	NF
Maldives (Republic of Maldives)	MV	Norfolk Island	NFK
Mali (Republic of Mali)	ML	Northern Mariana Islands (Commonwealth of the Northern Mariana Islands)	MNP
Mali (Republic of Mali)	MLI	Northern Mariana Islands (Commonwealth of the Northern Mariana Islands)	MP
Malta (Republic of Malta)	MLT	Norway (Kingdom of Norway)	NO
Malta (Republic of Malta)	MT	Norway (Kingdom of Norway)	NOR
Marshall Islands		Oman (Sultanate of Oman)	OM
(Republic of the Marshall Islands)	MH	Oman (Sultanate of Oman)	OMN
Marshall Islands		Pakistan (Islamic Republic of Pakistan)	PAK
(Republic of the Marshall Islands)	MHL	Pakistan (Islamic Republic of Pakistan)	PK
Martinique	MQ	Palau (Republic of Palau)	PLW
Martinique	MTQ	Palau (Republic of Palau)	PW
Mauritania (Islamic Republic of Mauritania)	MR	Panama (Republic of Panama)	PA
Mauritania (Islamic Republic of Mauritania)	MRT	Panama (Republic of Panama)	PAN
Mauritius (Republic of Mauritius)	MU	Papua New Guinea	PG
Mauritius (Republic of Mauritius)	MUS	Papua New Guinea	PNG
Mayotte	MYT	Paraguay (Republic of Paraguay)	PRY
Mayotte	YT	Paraguay (Republic of Paraguay)	PY
Mexico (United States of Mexico)	MEX	Peru (Republic of Peru)	PE

Peru (Republic of Peru)	PER	South Georgia and the South Sandwich Islands	SGS
Philippines (Republic of the Philippines)	PH	Spain (Kingdom of Spain)	ES
Philippines (Republic of the Philippines)	PHL	Spain (Kingdom of Spain)	ESP
Pitcairn	PCN	Sri Lanka	
Pitcairn	PN	(Democratic Socialist Republic of Sri Lanka)	LK
Poland (Republic of Poland)	PL	Sri Lanka	
Poland (Republic of Poland)	POL	(Democratic Socialist Republic of Sri Lanka)	LKA
Portugal (Portuguese Republic)	PRT	Sudan (Republic of the Sudan)	SD
Portugal (Portuguese Republic)	PT	Sudan (Republic of the Sudan)	SDN
Puerto Rico	PR	Suriname (Republic of Suriname)	SR
Puerto Rico	PRI	Suriname (Republic of Suriname)	SUR
Qatar (State of Qatar)	QA	Svalbard and Jan Mayen	SJ
Qatar (State of Qatar)	QAT	Svalbard and Jan Mayen	SJM
Réunion	RE	Swaziland (Kingdom of Swaziland)	SWZ
Réunion	REU	Swaziland (Kingdom of Swaziland)	SZ
Romania	RO	Sweden (Kingdom of Sweden)	SE
Romania	ROM	Sweden (Kingdom of Sweden)	SWE
Russian Federation	RU	Switzerland (Swiss Confederation)	CH
Russian Federation	RUS	Switzerland (Swiss Confederation)	CHE
Rwanda (Rwandese Republic)	RW	Syria (Syrian Arab Republic)	SY
Rwanda (Rwandese Republic)	RWA	Syria (Syrian Arab Republic)	SYR
Saint Helena	SH	Taiwan (Taiwan, Province of China)	TW
Saint Helena	SHN	Taiwan (Taiwan, Province of China)	TWN
Saint Kitts and Nevis	KN	Tajikistan (Republic of Tajikistan)	TJ
Saint Kitts and Nevis	KNA	Tajikistan (Republic of Tajikistan)	TJK
Saint Lucia	LC	Tanzania (United Republic of Tanzania)	TZ
Saint Lucia	LCA	Tanzania (United Republic of Tanzania)	TZA
Saint Pierre and Miquelon	PM	Thailand (Kingdom of Thailand)	TH
Saint Pierre and Miquelon	SPM	Thailand (Kingdom of Thailand)	THA
Saint Vincent and the Grenadines	VC	Togo (Togolese Republic)	TG
Saint Vincent and the Grenadines	VCT	Togo (Togolese Republic)	TGO
Samoa (Independent State of Samoa)	WS	Tokelau	TK
Samoa (Independent State of Samoa)	WSM	Tokelau	TKL
San Marino (Republic of San Marino)	SM	Tonga (Kingdom of Tonga)	TO
San Marino (Republic of San Marino)	SMR	Tonga (Kingdom of Tonga)	TON
São Tomé and Príncipe		Trinidad and Tobago (Republic of Trinidad and Tobago)	
(Democratic Republic of São Tomé and Príncipe)	ST	Tobago)	TT
São Tomé and Príncipe		Trinidad and Tobago (Republic of Trinidad and Tobago)	
(Democratic Republic of São Tomé and Príncipe)	STP	Tobago)	TTO
Saudi Arabia (Kingdom of Saudi Arabia)	SA	Tunisia (Republic of Tunisia)	TN
Saudi Arabia (Kingdom of Saudi Arabia)	SAU	Tunisia (Republic of Tunisia)	TUN
Senegal (Republic of Senegal)	SEN	Turkey (Republic of Turkey)	TR
Senegal (Republic of Senegal)	SN	Turkey (Republic of Turkey)	TUR
Seychelles (Republic of Seychelles)	SC	Turkmenistan	TKM
Seychelles (Republic of Seychelles)	SYC	Turkmenistan	TM
Sierra Leone (Republic of Sierra Leone)	SL	Turks and Caicos Islands	TC
Sierra Leone (Republic of Sierra Leone)	SLE	Turks and Caicos Islands	TCA
Singapore (Republic of Singapore)	SG	Tuvalu	TUV
Singapore (Republic of Singapore)	SGP	Tuvalu	TV
Slovakia (Slovak Republic)	SK	Uganda (Republic of Uganda)	UG
Slovakia (Slovak Republic)	SVK	Uganda (Republic of Uganda)	UGA
Slovenia (Republic of Slovenia)	SI	Ukraine	UA
Slovenia (Republic of Slovenia)	SVN	Ukraine	UKR
Solomon Islands	SB	United Arab Emirates	AE
Solomon Islands	SLB	United Arab Emirates	ARE
Somalia (Somali Democratic Republic)	SO	United Kingdom (United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland)	
Somalia (Somali Democratic Republic)	SOM	of Great Britain and Northern Ireland)	GB
South Africa (Republic of South Africa)	ZA	United Kingdom (United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland)	
South Africa (Republic of South Africa)	ZAF	of Great Britain and Northern Ireland)	GBR
South Georgia and the South Sandwich Islands	GS	United States (United States of America)	US

United States (United States of America)	USA	AP	Weimarer Land (Apolda)
United States Minor Outlying Islands	UM	APD	Apolda
United States Minor Outlying Islands	UMI	AR	Arnsberg (Westfalen)
Uruguay (Eastern Republic of Uruguay)	URY	ARN	Arnstadt
Uruguay (Eastern Republic of Uruguay)	UY	ART	Artern
Uzbekistan (Republic of Uzbekistan)	UZ	AS	Amberg-Sulzbach (Amberg)
Uzbekistan (Republic of Uzbekistan)	UZB	ASD	Aschendorf-Hümmling (Papenburg-Aschendorf)
Vanuatu (Republic of Vanuatu)	VU	ASL	Aschersleben-Stassfurter Landkreis (Aschersleben)
Vanuatu (Republic of Vanuatu)	VUT		
Vatican City State (Holy See)	VA	ASZ	Westerzgebirgskreis (Aue/Schwarzenberg)
Vatican City State (Holy See)	VAT	AT	Altentreptow
Venezuela (Republic of Venezuela)	VE	AU	Aue
Venezuela (Republic of Venezuela)	VEN	AUR	Aurich
Viet Nam (Socialist Republic of Viet Nam)	VN	AW	Ahrweiler (Bad Neuenahr-Ahrweiler)
Viet Nam (Socialist Republic of Viet Nam)	VNM	AZ	Alzey-Worms (Alzey)
Virgin Islands, British	VG	AZE	Anhalt-Zerbst (Coswig)
Virgin Islands, British	VGB	B	Berlin
Virgin Islands, U.S. (Virgin Islands of the United States)		BA	Bamberg
Virgin Islands, U.S. (Virgin Islands of the United States)	VI	BAD	Baden-Baden
Virgin Islands, U.S. (Virgin Islands of the United States)		BAR	Barnim (Eberswalde)
Virgin Islands, U.S. (Virgin Islands of the United States)	VIR	BB	Böblingen
Wallis and Fortuna Islands	WF	BBG	Bernburg
Wallis and Fortuna Islands	WLF	BBL	Brandenburg (Landesregierung und Landtag)
Western Sahara (provisional)	EH	BC	Biberach (Riß)
Western Sahara (provisional)	ESH	BCH	Buchen (Odenwald)
Yemen (Republic of Yemen)	YE	BD	Bundestag, Bundesrat, Bundesregierung
Yemen (Republic of Yemen)	YEM	BE	Beckum (Westfalen)
Yugoslavia (Federal Republic of Yugoslavia)	YU	BED	Brand-Erbisdorf
Yugoslavia (Federal Republic of Yugoslavia)	YUG	BEI	Beilngries
Zambia (Republic of Zambia)	ZM	BEL	Belzig
Zambia (Republic of Zambia)	ZMB	BER	Bernau (bei Berlin)
Zimbabwe (Republic of Zimbabwe)	ZW	BF	Steinfurt (Burgsteinfurt)
Zimbabwe (Republic of Zimbabwe)	ZWE	BG	Bundesgrenzschutz

5.4. Die deutschen Kfz-Kennzeichen

5.4.1. Geordnet nach Kennzeichen

0	Diplomatisches Corps	BI	Bielefeld
0-1	Dienstkraftwagen des Bundespräsidenten	BID	Biedenkopf
0-2	Dienstkraftwagen des Bundeskanzlers	BIN	Bingen (Rhein)
1-1	Dienstkraftwagen des Bundestagspräsidenten	BIR	Birkenfeld (Nahe)
A	Augsburg	BIT	Bitburg-Prüm (Bitburg)
AA	Ostalbkreis (Aalen)	BIW	Bischofswerda
AB	Aschaffenburg	BK	Backnang
ABG	Altenburg	BKS	Bernkastel (Bernkastel-Kues)
AC	Aachen	BL	Zollernalbkreis (Balingen)
AE	Auerbach	BLB	Wittgenstein (Bad Berleburg)
AH	Ahaus	BLK	Burgenlandkreis (Naumburg)
AIB	Bad Aibling	BM	Erfdkreis (Bergheim)
AIC	Aichach-Friedberg (Aichach)	BN	Bonn
AK	Altenkirchen (Westerwald)	BNA	Borna
AL	Altena (Westfalen)	BO	Bochum
ALF	Alfeld (Leine)	BÖ	Bördekreis (Oschersleben)
ALS	Alsfeld (Oberhessen)	BOG	Bogen
ALZ	Alzenau (Unterfranken)	BOH	Bocholt
AM	Amberg	BOR	Borken
AN	Ansbach	BOT	Bottrop
ANA	Annaberg (Annaberg-Buchholz)	BP	Deutsche Bundespost (< 1997)
ANG	Angermünde	BR	Bruchsal
ANK	Anklam	BRA	Wesermarsch (Brake (Unterweser))
AÖ	Altötting	BRB	Brandenburg (Landkreis)

BRB	Brandenburg (Stadt)	DN	Düren
BRG	Burg	DO	Dortmund
BRI	Brilon	DON	Donau-Ries (Donauwörth)
BRK	Bad Brückenau	DS	Donaueschingen
BRL	Blankenburg (Braunlage (Harz))	DT	Lippe (Detmold)
BRV	Bremervörde	DU	Duisburg
BS	Braunschweig	DUD	Duderstadt
BSB	Bersenbrück	DÜW	Bad Dürkheim (Weinstraße)
BSK	Beeskow	DW	Weisseritzkreis (Dippoldiswalde)
BT	Bayreuth	DZ	Delitzsch
BTF	Bitterfeld	E	Essen
BU	Burgdorf (bei Lehrte)	EA	Eisenach (Stadt)
BÜD	Büdingen (Oberhessen)	EB	Eilenburg
BUL	Burglengenfeld	EBE	Ebersberg
BÜR	Büren (Westfalen)	EBN	Ebern
BÜS	Büdingen am Hochrhein	EBS	Ebermannstadt
BÜZ	Bützow	ECK	Eckernförde
BW	Bundes-Wasser- und Schifffahrtsverwaltung	ED	Erding
BWL	Baden-Württemberg (Landesregierung und Landtag)	EE	Elbe-Elster (Herzberg)
BYL	Bayern (Landesregierung und Landtag)	EF	Erfurt (Landkreis)
BZ	Bautzen	EF	Erfurt (Stadt)
BZA	Bergzabern	EG	Eggenfelden
C	Chemnitz (Landkreis)	EH	Eisenhüttenstadt
C	Chemnitz (Stadt)	EHI	Ehingen (Donau)
CA	Calau	EI	Eichstätt
CAS	Castrop-Rauxel	EIC	Eichsfeld (Heiligenstadt)
CB	Cottbus (Landkreis)	EIH	Eichstätt
CB	Cottbus (Stadt)	EIL	Eisleben
CE	Celle	EIN	Einbeck
CHA	Cham (Oberpfalz)	EIS	Eisenberg
CLP	Cloppenburg	EL	Emsland (Meppen)
CLZ	Clausthal-Zellerfeld	EM	Emmendingen
CO	Coburg	EMD	Emden
COC	Cochem-Zell (Cochem)	EMS	Rhein-Lahn-Kreis (Bad Ems)
COE	Coesfeld (Westfalen)	EN	Ennepe-Ruhr-Kreis (Schwelm)
CR	Crailsheim	ER	Erlangen
CUX	Cuxhaven	ERB	Odenwaldkreis (Erbach (Odenwald))
CW	Calw	ERH	Erlangen-Höchstadt (Erlangen)
D	Düsseldorf	ERK	Erkelenz
DA	Darmstadt	ES	Esslingen (Neckar)
DAH	Dachau	ESA	Eisenach
DAN	Lüchow-Dannenberg (Lüchow)	ESB	Eschenbach (Oberpfalz)
DAU	Daun (Eifel)	ESW	Werra-Meißner-Kreis (Eschwege)
DB	Deutsche Bundesbahn	EU	Euskirchen
DBR	Bad Doberan	EUT	Eutin
DD	Dresden	EW	Eberswalde
DE	Dessau	F	Frankfurt am Main (Stadt)
DEG	Deggendorf	FAL	Soltau-Fallingb. (Fallingb. (Hessen))
DEL	Delmenhorst (Stadt)	FB	Wetteraukreis (Friedberg (Hessen))
DGF	Dingolfing-Landau (Dingolfing)	FD	Fulda
DH	Diepholz	FDB	Friedberg (Bayern)
DI	Dieburg	FDS	Freudenstadt
DIL	Dillkreis (Dillenburg)	FEU	Feuchtwangen
DIN	Dinslaken	FF	Frankfurt (Oder)
DIZ	Unterlahnkreis (Diez)	FFB	Fürstfeldbruck
DKB	Dinkelsbühl	FG	Freiberg (Sachsen)
DL	Döbeln	FH	Main-Taunus-Kreis (Frankfurt am Main-Höchst)
DLG	Dillingen (Donau)	FI	Finsterwalde
DM	Demmin	FKB	Frankenberg (Eder)
		FL	Flensburg
		FLÖ	Flöha

FN	Bodenseekreis (Friedrichshafen)	GW	Greifswald (Landkreis)
FO	Forchheim	GZ	Günzburg
FOR	Forst	H	Hannover
FR	Breisgau-Hochschwarzwald (Freiburg (Breisgau))	HA	Hagen (Westfalen)
FRG	Freyung-Grafenau (Freyung)	HAB	Hammelburg
FRI	Friesland (Jever)	HAL	Halle (Saale)
FRW	Bad Freienwalde	HAM	Hamm (Westfalen)
FS	Freising	HAS	Haßberge (Haßfurt)
FT	Frankenthal (Pfalz)	HB	Hansestadt Bremen und Bremerhaven
FTL	Freital	HBN	Hildburghausen
FÜ	Fürth (Bayern)	HBS	Halberstadt
FÜS	Füssen	HC	Hainichen
FW	Fürstenwalde	HCH	Hechingen
FZ	Fritzlar-Homberg (Fritzlar)	HD	Rhein-Neckar-Kreis und Heidelberg (Heidelberg)
G	Gera (Landkreis)	HDH	Heidenheim (Brenz)
G	Gera (Stadt)	HDL	Haldensleben
GA	Gardelegen	HE	Helmstedt
GAN	Gandersheim (Bad Gandersheim)	HEB	Hersbruck
GAP	Garmisch-Partenkirchen	HEF	Hersfeld-Rotenburg (Bad Hersfeld)
GC	Chemnitzer Land (Glauchau)	HEI	Dithmarschen (Heide (Holstein))
GD	Schwäbisch Gmünd	HEL	Hessen (Landesregierung und Landtag)
GDB	Gadebusch	HER	Herne
GE	Gelsenkirchen	HET	Hettstedt
GEL	Geldern	HF	Herford
GEM	Gemünden (Main)	HG	Hochtaunuskreis (Bad Homburg vor der Höhe)
GEO	Gerolzhofen	HGN	Hagenow
GER	Germersheim	HGW	Hansestadt Greifswald
GF	Gifhorn	HH	Hansestadt Hamburg
GG	Groß-Gerau	HHM	Hohenmölsen
GHA	Geithain	HI	Hildesheim
GHC	Gräfenhainichen	HIG	Heiligenstadt
GI	Gießen	HIP	Hilpoltstein (Mittelfranken)
GK	Geilenkirchen-Heinsberg (Erkelenz)	HL	Hansestadt Lübeck
GL	Rheinisch-Bergischer Kreis (Bergisch Gladbach)	HM	Hameln-Pyrmont (Hameln)
GLA	Gladbeck (Westfalen)	HMÜ	Hannoversch Münden
GM	Oberbergischer Kreis (Gummersbach)	HN	Heilbronn (Neckar)
GMN	Grimmen	HO	Hof (Saale)
GN	Gelnhausen	HOG	Hofgeismar
GNT	Genthin	HOH	Hofheim (Unterfranken)
GÖ	Göttingen	HOL	Holzminde
GOA	Sankt Goar	HOM	Saar-Pfalz-Kreis (Homburg (Saar))
GOH	Sankt Goarshausen	HOR	Horb (Neckar)
GP	Göppingen	HÖS	Höchstadt (Aisch)
GR	Görlitz (Landkreis)	HOT	Hohenstein-Ernstthal
GR	Görlitz (Stadt)	HP	Bergstraße (Heppenheim (Bergstraße))
GRA	Grafenau	HR	Schwalm-Eder-Kreis (Homburg (Efze))
GRH	Großenhain	HRO	Hansestadt Rostock
GRI	Griesbach Rottal	HS	Heinsberg
GRM	Grimma	HSK	Hochsauerlandkreis (Meschede)
GRS	Gransee	HST	Hansestadt Stralsund
GRZ	Greiz	HU	Main-Kinzig-Kreis (Hanau)
GS	Goslar	HÜN	Hünfeld
GT	Gütersloh	HUS	Husum
GTH	Gotha	HV	Havelberg
GÜ	Güstrow	HVL	Havelland (Rathenow)
GUB	Guben	HW	Halle (Westfalen)
GUN	Gunzenhausen	HWI	Hansestadt Wismar
GV	Grevenbroich	HX	Höxter
GVM	Grevesmühlen	HY	Hoyerswerda

HZ	Herzberg	LD	Landau (Pfalz)
IGB	St. Ingbert	LDK	Lahn-Dill-Kreis (Wetzlar)
IK	Ilmkreis (Arnstadt)	LDS	Dahme-Spreewald (Lübben)
IL	Ilmenau	LE	Lemgo
ILL	Illertissen	LEO	Leonberg (Württemberg)
IN	Ingolstadt	LER	Leer (Ostfriesland)
IS	Iserlohn	LEV	Leverkusen
IZ	Steinburg (Itzehoe)	LF	Laufen (Salzach)
J	Jena (Landkreis)	LG	Lüneburg
J	Jena	LH	Lüdinghausen
JB	Jüterbog	LI	Lindau (Bodensee)
JE	Jessen	LIB	Bad Liebenwerda
JEV	Friesland (Jever)	LIF	Lichtenfels
JL	Jerichower Land (Burg b. Magdeburg)	LIN	Lingen (Ems)
JÜL	Jülich	LIP	Lippe (Detmold)
K	Köln	LK	Lübbecke (Westfalen)
KA	Karlsruhe	LL	Landsberg (Lech)
KAR	Main-Spessart-Kreis (Karlstadt)	LM	Limburg-Weilburg (Limburg (Lahn))
KB	Waldeck-Frankenberg (Korbach)	LN	Lübben
KC	Kronach	LÖ	Lörrach
KE	Kempten (Allgäu)	LÖB	Löbau
KEH	Kelheim	LOH	Lohr (Main)
KEL	Kehl	LOS	Oder-Spree (Beeskow)
KEM	Kemnath	LP	Lippstadt
KF	Kaufbeuren	LR	Lahr (Schwarzwald)
KG	Bad Kissingen	LS	Märkischer Kreis (Lüdenscheid)
KH	Bad Kreuznach	LSA	Sachsen-Anhalt (Landesregierung und Landtag)
KI	Kiel (Stadt)	LSN	Sachsen (Landesregierung und Landtag)
KIB	Donnersberg-Kreis (Kirchheimbolanden)	LSZ	Bad Langensalza
KK	Kempen-Krefeld (Kempen (Niederrhein))	LU	Ludwigshafen
KL	Kaiserslautern	LÜD	Lüdenscheid
KLE	Kleve	LUK	Luckenwalde
KLZ	Klötze	LÜN	Lünen
KM	Kamenz	LWL	Ludwigslust
KN	Konstanz	M	München
KO	Koblenz (Landkreis)	MA	Mannheim
KO	Koblenz (Stadt)	MAB	Marienberg
KÖN	Königshofen (Grabfeld)	MAI	Mainburg
KÖT	Köthen	MAK	Marktredwitz
KÖZ	Kötzting	MAL	Mallersdorf
KR	Krefeld	MAR	Marktheidenfeld
KRU	Krumbach (Schwaben)	MB	Miesbach
KS	Kassel	MC	Malchin
KT	Kitzingen	MD	Magdeburg
KU	Kulmbach	ME	Mettmann
KÜN	Hohenlohe-Kreis (Künzelsau)	MED	Süderdithmarschen (Meldorf)
KUS	Kusel	MEG	Melsungen
KW	Königs Wusterhausen	MEI	Meißen
KY	Kyritz	MEK	Mittlerer Erzgebirgskreis (Marienberg)
KYF	Kyffhäuserkreis (Sondershausen)	MEL	Melle
L	Lahn-Dill-Kreis (Wetzlar)	MEP	Meppen
L	Leipzig	MER	Merseburg
LA	Landshut (Bayern)	MES	Hochsauerlandkreis (Meschede)
LAN	Landau (Isar)	MET	Mellrichstadt
LAT	Vogelsberg-Kreis (Lauterbach (Hessen))	MG	Mönchengladbach
LAU	Nürnberger Land (Lauf (Pegnitz))	MGH	Bad Mergentheim
LB	Ludwigsburg	MGN	Meiningen
LBS	Lobenstein	MH	Mülheim (Ruhr)
LBZ	Lübz	MHL	Mühlhausen
LC	Luckau		

MI	Minden-Lübbecke (Minden (Westfalen))	NOM	Northeim
MIL	Miltenberg	NOR	Norden
MK	Märkischer Kreis (Lüdenscheid)	NP	Neuruppin
ML	Mansfelder Land (Lutherstadt Eisleben)	NR	Neuwied (Rhein)
MM	Memmingen	NRÜ	Neustadt (am Rübenberge)
MN	Unterallgäu (Mindelheim)	NRW	Nordrhein-Westfalen (Landesregierung und Landtag)
MO	Moers	NT	Nürtingen
MOD	Ostallgäu (Marktoberdorf)	NU	Neu-Ulm
MOL	Märkisch-Oderland (Seelow)	NVP	Nordvorpommern (Grimmen)
MON	Monschau	NW	Neustadt (Weinstraße) (Stadt)
MOS	Neckar-Odenwald-Kreis (Mosbach)	NWM	Nordwestmecklenburg (Grevesmühlen)
MQ	Merseburg-Querfurt (Merseburg)	NY	Niesky
MR	Marburg-Biedenkopf (Marburg (Lahn))	NZ	Neustrelitz
MS	Münster (Westfalen)	OA	Oberallgäu (Sonthofen)
MSP	Main-Spessart (Karlstadt)	OAL	Ostallgäu (Marktoberdorf)
MST	Mecklenburg-Strelitz (Neustrelitz)	OB	Oberhausen (Rheinland)
MT	Westerwald (Montabaur)	OBB	Obernburg (Main)
MTK	Main-Taunus-Kreis (Hofheim am Taunus)	OBG	Osterburg
MTL	Muldentalkreis (Grimma)	OC	Oschersleben
MÜ	Mühdorf am Inn	OCH	Ochsenfurt
MÜB	Münchberg (Oberfranken)	OD	Stormarn (Bad Oldesloe)
MÜL	Müllheim (Baden)	OE	Olpe
MÜN	Münsingen (Württemberg)	OF	Offenbach (Main)
MÜR	Müritz (Waren)	OG	Ortenaukreis (Offenburg)
MVL	Mecklenburg-Vorpommern (Landesregierung und Landtag)	OH	Ostholstein (Eutin)
MW	Mittweida	OHA	Osterode (am Harz)
MY	Mayen	ÖHR	Öhringen (Württemberg)
MYK	Mayen-Koblenz (Koblenz)	OHV	Oberhavel (Oranienburg)
MZ	Mainz	OHZ	Osterholz (Osterholz-Scharmbeck)
MZG	Merzig-Wadern (Merzig (Saar))	OK	Ohrekreis (Haldensleben)
N	Nürnberg (Stadt)	OL	Oldenburg (Oldenburg)
NAB	Nabburg	OLD	Oldenburg (Holstein)
NAI	Naila	OP	Rhein-Wupper-Kreis (Opladen)
NAU	Nauen	OPR	Ostprignitz-Ruppin (Neuruppin)
NB	Neubrandenburg (Landkreis)	OR	Oranienburg
NB	Neubrandenburg (Stadt)	OS	Osnabrück
ND	Neuburg-Schrobenhausen (Neuburg (Donau))	OSL	Oberspreewald-Lausitz (Senftenberg)
NDH	Nordhausen	OTT	Land Hadeln (Otterndorf)
NE	Neuss	OTW	Ottweiler (Saar)
NEA	Neustadt an der Aisch-Bad Windsheim (Neustadt an der Aisch)	OVI	Oberviechtach
NEB	Nebra (Unstrut)	OVL	Obervogtland (Oelsnitz und Klingenthal)
NEC	Neustadt (bei Coburg)	OVP	Ostvorpommern (Anklam)
NEN	Neunburg vorm Wald	OZ	Oschatz
NES	Rhön-Grabfeld (Bad Neustadt (Saale))	P	Potsdam (Landkreis)
NEU	Hochschwarzwald (Titisee-Neustadt)	P	Potsdam (Stadt)
NEW	Neustadt (an der Waldnaab)	PA	Passau
NF	Nordfriesland (Husum)	PAF	Pfaffenhofen (an der Ilm)
NH	Neuhaus (Rennweg)	PAN	Rottal-Inn (Pfarrkirchen (Inn))
NI	Nienburg (Weser)	PAR	Parsberg
NIB	Süd-Tondern (Niebüll)	PB	Paderborn
NK	Neunkirchen (Saar)	PCH	Parchim
NL	Niedersachsen (Landesregierung und Landtag)	PE	Peine
NM	Neumarkt (Oberpfalz)	PEG	Pegnitz
NMB	Naumburg (Saale)	PER	Perleberg
NMS	Neumünster	PF	Enzkreis und Pforzheim (Pforzheim)
NÖ	Nördlingen	PI	Pinneberg
NOH	Grafschaft Bentheim (Nordhorn)	PIR	Sächsische Schweiz (Pirna)
NOL	Niederschlesischer Oberlausitzkreis (Görlitz)	PK	Pritzwalk
		PL	Plauen (Landkreis)

PL	Plauen (Stadt)	SBK	Schönebeck (Elbe)
PLÖ	Plön (Holstein)	SC	Schwabach
PM	Potsdam-Mittelmark (Belzig)	SCZ	Schleiz
PN	Pößneck	SD	Stade
PR	Prignitz (Perleberg)	SDH	Sondershausen
PRÜ	Prüm (Eifel)	SDL	Stendal
PS	Pirmasens	SDT	Schwedt (Oder)
PW	Pasewalk	SE	Segeberg (Bad Segeberg)
PZ	Prenzlau	SEB	Sebnitz
QFT	Querfurt	SEE	Seelow
QLB	Quedlinburg	SEF	Scheinfeld
R	Regensburg	SEL	Selb
RA	Rastatt	SF	Oberallgäu (Sonthofen)
RC	Reichenbach (Vogtland)	SFA	Soltau-Fallingbostal (Fallingbostal)
RD	Rendsburg-Eckernförde (Rendsburg)	SFB	Senftenberg
RDG	Ribnitz-Damgarten	SFT	Staßfurt
RE	Recklinghausen	SG	Solingen
REG	Regen	SGH	Sangerhausen
REH	Rehau	SH	Schleswig-Holstein (Landesregierung und Landtag)
REI	Berchtesgadener Land (Bad Reichenhall)	SHA	Schwäbisch Hall
RG	Riesa-Großenhain (Großenhain)	SHG	Schaumburg (Stadthagen)
RH	Roth	SHK	Saale-Holzland-Kreis (Eisenberg)
RI	Grafschaft Schaumburg (Rinteln)	SHL	Suhl (Landkreis)
RID	Riedenburg (Bayern)	SHL	Suhl (Stadt)
RIE	Riesa	SI	Siegen
RL	Rochlitz	SIG	Sigmaringen
RM	Röbel (Müritz)	SIM	Rhein-Hunsrück-Kreis (Simmern)
RN	Rathenow	SK	Saalkreis (Halle)
RO	Rosenheim	SL	Schleswig-Flensburg (Schleswig)
ROD	Roding	SLE	Schleiden (Eifel)
ROF	Rotenburg (Fulda)	SLF	Saalfeld-Rudolstadt (Saalfeld)
ROH	Rotenburg (Wümme, Hannover)	SLG	Saulgau
ROK	Rockenhausen	SLN	Schmölln
ROL	Rottenburg (Laaber)	SLS	Saarlouis
ROS	Rostock (Landkreis)	SLÜ	Schlüchtern
ROT	Rothenburg ob der Tauber	SLZ	Bad Salzungen
ROW	Rotenburg (Wümme)	SM	Schmalkalden-Meiningen
RPL	Rheinland-Pfalz (Landesregierung und Landtag)	SMÜ	Schwabmünchen
RS	Remscheid	SN	Schwerin (Landkreis)
RSL	Rosslau (Elbe)	SN	Schwerin (Stadt)
RT	Reutlingen	SNH	Sinsheim (Elsenz)
RU	Rudolstadt	SO	Soest
RÜD	Rheingau-Taunus-Kreis (Rüdesheim (Rhein))	SOB	Schrobenhausen
RÜG	Rügen (Bergen)	SOG	Schongau
RV	Ravensburg	SOK	Saale-Orla-Kreis (Schleiz)
RW	Rottweil	SOL	Soltau
RWL	Nordrhein-Westfalen (Landesregierung und Landtag)	SÖM	Sömmerda
RY	Rheydt	SON	Sonneberg
RZ	Herzogtum Lauenburg (Ratzeburg)	SP	Speyer
S	Stuttgart	SPB	Spremberg
SAB	Saarburg (Bezirk Trier)	SPN	Spree-Neisse (Forst)
SAD	Schwandorf	SPR	Springe (Deister)
SÄK	Säckingen	SR	Straubing
SAL	Saarland (Landesregierung und Landtag)	SRB	Strausberg
SAN	Stadtsteinach	SRO	Stadtroda
SAW	Salzwedel	ST	Stade
SB	Saarbrücken	ST	Steinfurt
SBG	Strasburg	STA	Starnberg
		STB	Sternberg

STD	Stade	WAT	Wattenscheid
STE	Staffelstein	WB	Wittenberg
STH	Schaumburg-Lippe (Stadthagen)	WBS	Worbis
STL	Stollberg	WD	Wiedenbrück
STO	Stockach (Baden)	WDA	Werdau
SU	Rhein-Sieg-Kreis (Siegburg)	WE	Weimar (Landkreis)
SUL	Sulzbach-Rosenberg	WE	Weimar
SÜW	Südliche Weinstraße (Landau (Pfalz))	WEB	Oberwesterwaldkreis (Westerburg)
SW	Schweinfurt	WEG	Wegscheid (Niederbayern)
SWA	Rheingau-Taunus-Kreis (Bad Schwalbach)	WEL	Oberlahn-Kreis (Weilburg)
SY	Grafschaft Hoya (Syke)	WEM	Wesermünde (Bremerhaven)
SZ	Salzgitter	WEN	Weiden (Oberpfalz)
SZB	Schwarzenberg	WER	Wertingen
TBB	Main-Tauber-Kreis (Tauberbischofsheim)	WES	Wesel
TE	Tecklenburg	WF	Wolfenbüttel
TET	Teterow	WG	Wangen (Allgäu)
TF	Teltow-Flaeming (Luckenwalde)	WHV	Wilhelmshaven
TG	Torgau	WI	Wiesbaden
THL	Thüringen (Landesregierung und Landtag)	WIL	Bernkastel-Wittlich (Wittlich)
THW	Technisches Hilfswerk	WIS	Wismar
TIR	Tirschenreuth	WIT	Witten (Ruhr)
TO	Torgau-Oschatz (Torgau)	WIZ	Witzenhausen
TÖL	Bad Tölz-Wolfratshausen (Bad Tölz)	WK	Wittstock
TÖN	Eiderstedt (Tönning)	WL	Harburg (Winsen (Luhe))
TP	Templin (Uckermark)	WLG	Wolgast
TR	Trier-Saarburg und Trier	WM	Weilheim-Schongau (Weilheim (Oberbayern))
TS	Traunstein (Oberbayern)	WMS	Wolmirstedt
TT	Tettngang (Württemberg)	WN	Rems-Murr-Kreis (Waiblingen)
TÜ	Tübingen	WND	St. Wendel (Saar)
TUT	Tuttlingen	WO	Worms
ÜB	Überlingen (Bodensee)	WOB	Wolfsburg
UE	Uelzen	WOH	Wolfhagen (Bezirk Kassel)
UEM	Ueckermünde	WOL	Wolfach
UER	Uecker-Randow (Pasewalk)	WOR	Wolfratshausen
UFF	Uffenheim	WOS	Wolfstein (Freyung (Wald))
UH	Unstrut-Hainich (Mühlhausen)	WR	Wernigerode
UL	Alb-Donau-Kreis und Ulm	WRN	Waren
UM	Uckermark (Prenzlau)	WS	Wasserburg (Inn)
UN	Unna (Westfalen)	WSF	Weißenfels
USI	Usingen (Taunus)	WST	Ammerland (Westerstede)
V	Vogtlandkreis	WSW	Weißwasser
VAI	Vaihingen (Enz)	WT	Waldshut (Waldshut-Tiengen)
VB	Vogelsbergkreis (Lauterbach (Hessen))	WTL	Wittlage (Bad Essen)
VEC	Vechta	WTM	Wittmund
VER	Verden (Aller)	WÜ	Würzburg
VIB	Vilsbiburg	WUG	Weißenburg-Gunzenhausen (Weißenburg (Bayern))
VIE	Viersen	WÜM	Waldmünchen
VIT	Viechtach	WUN	Wunsiedel
VK	Völklingen (Stadt)	WUR	Wurzen
VL	Villingen (Schwarzwald)	WW	Westerwaldkreis (Montabaur)
VOF	Vilshofen (Niederbayern)	WZ	Wetzlar
VOH	Vohenstrauß	WZL	Wanzleben
VS	Schwarzwald-Baar-Kreis (Villingen-Schwenningen)	X	Bundeswehr für Fahrzeuge der NATO-Hauptquartiere
W	Wuppertal	Y	Bundeswehr
WA	Waldeck (Korbach)	Z	Zoll
WAF	Warendorf	Z	Zwickau
WAK	Wartburgkreis (Bad Salzungen, Eisenach)	Z	Zwickauer Land (Werdau)
WAN	Wanne-Eickel	ZE	Zerbst
WAR	Warburg (Westfalen)		

ZEL	Zell (Mosel)
ZI	Sächsischer Oberlausitzkreis (Zittau)
ZIG	Ziegenhain (Schwalmstadt)
ZP	Zschopau
ZR	Zeulenroda
ZS	Zossen
ZW	Zweibrücken
ZZ	Zeit

BA	Bamberg
BAR	Barnim (Eberswalde)
BZ	Bautzen
BYL	Bayern (Landesregierung und Landtag)
BT	Bayreuth
BE	Beckum (Westfalen)
BSK	Beeskow
BEI	Beilngries

5.4.2. Geordnet nach Städtenamen

AC	Aachen
AH	Ahaus
AW	Ahrweiler (Bad Neuenahr-Ahrweiler)
AIC	Aichach-Friedberg (Aichach)
UL	Alb-Donau-Kreis und Ulm
ALF	Alfeld (Leine)
ALS	Alsfeld (Oberhessen)
AL	Altena (Westfalen)
ABG	Altenburg
AK	Altenkirchen (Westerwald)
AT	Altentreptow
AÖ	Altötting
ALZ	Alzenau (Unterfranken)
AZ	Alzey-Worms (Alzey)
AM	Amberg
AS	Amberg-Weizsäckchen (Amberg)
WST	Ammerland (Westerstede)
ANG	Angermünde
AZE	Anhalt-Zerbst (Coswig)
ANK	Anklam
ANA	Annaberg (Annaberg-Buchholz)
AN	Ansbach
APD	Apolda
AR	Arnsberg (Westfalen)
ARN	Arnstadt
ART	Artern
AB	Aschaffenburg
ASD	Aschendorf-Hümmling (Papenburg-Aschendorf)
ASL	Aschersleben-Stassfurter Landkreis (Aschersleben)
AU	Aue
AE	Auerbach
A	Augsburg
AUR	Aurich
BK	Backnang
AIB	Bad Aibling
BRK	Bad Brückenau
DBR	Bad Doberan
DÜW	Bad Dürkheim (Weinstraße)
FRW	Bad Freienwalde
KG	Bad Kissingen
KH	Bad Kreuznach
LSZ	Bad Langensalza
LIB	Bad Liebenwerda
MGH	Bad Mergentheim
SLZ	Bad Salzungen
TÖL	Bad Tölz-Wolfratshausen (Bad Tölz)
BAD	Baden-Baden
BWL	Baden-Württemberg (Landesregierung und Landtag)

BEL	Belzig
BGD	Berchtesgaden
BGL	Berchtesgadener Land (Bad Reichenhall)
REI	Berchtesgadener Land (Bad Reichenhall)
HP	Bergstraße (Heppenheim (Bergstraße))
BZA	Bergzabern
B	Berlin
BER	Bernau (bei Berlin)
BBG	Bernburg
BKS	Bernkastel (Bernkastel-Kues)
WIL	Bernkastel-Wittlich (Wittlich)
BSB	Bersenbrück
BC	Biberach (Riß)
BID	Biedenkopf
BI	Bielefeld
BIN	Bingen (Rhein)
BIR	Birkenfeld (Nahe)
BIW	Bischofswerda
BIT	Bitburg-Prüm (Bitburg)
BTF	Bitterfeld
BRL	Blankenburg (Braunlage (Harz))
BB	Böblingen
BOH	Bocholt
BO	Bochum
FN	Bodenseekreis (Friedrichshafen)
BOG	Bogen
BN	Bonn
BÖ	Bördekreis (Oschersleben)
BOR	Borken
BNA	Borna
BOT	Bottrop
BBL	Brandenburg (Landesregierung und Landtag)
BRB	Brandenburg (Landkreis)
BRB	Brandenburg (Stadt)
BED	Brand-Erbisdorf
BS	Braunschweig
FR	Breisgau-Hochschwarzwald (Freiburg (Breisgau))
BRV	Bremervörde
BRI	Brilon
BR	Bruchsal
BCH	Buchen (Odenwald)
BÜD	Büdingen (Oberhessen)
BH	Bühl (Baden)
BG	Bundesgrenzschutz
BD	Bundestag, Bundesrat, Bundesregierung
BW	Bundes-Wasser- und Schifffahrtsverwaltung
Y	Bundeswehr
X	Bundeswehr für Fahrzeuge der NATO-Hauptquartiere
BÜR	Büren (Westfalen)
BRG	Burg

BU	Burgdorf (bei Lehrte)	EHI	Ehingen (Donau)
BLK	Burgenlandkreis (Naumburg)	EIC	Eichsfeld (Heiligenstadt)
BUL	Burglengenfeld	EI	Eichstätt
BÜS	Büdingen am Hochrhein	EIH	Eichstätt
BÜZ	Bützow	TÖN	Eiderstedt (Tönning)
CA	Calau	EB	Eilenburg
CW	Calw	EIN	Einbeck
CAS	Castrop-Rauxel	ESA	Eisenach
CE	Celle	EA	Eisenach (Stadt)
CHA	Cham (Oberpfalz)	EIS	Eisenberg
C	Chemnitz (Landkreis)	EH	Eisenhüttenstadt
C	Chemnitz (Stadt)	EIL	Eisleben
GC	Chemnitzer Land (Glauchau)	EE	Elbe-Elster (Herzberg)
CLZ	Clausthal-Zellerfeld	EMD	Emden
CLP	Cloppenburg	EM	Emmendingen
CO	Coburg	EL	Emsland (Meppen)
COC	Cochem-Zell (Cochem)	EN	Ennepe-Ruhr-Kreis (Schwelm)
COE	Coesfeld (Westfalen)	PF	Enzkreis und Pforzheim (Pforzheim)
CB	Cottbus (Landkreis)	ED	Erding
CB	Cottbus (Stadt)	BM	Erftkreis (Bergheim)
CR	Crailsheim	EF	Erfurt (Landkreis)
CUX	Cuxhaven	EF	Erfurt (Stadt)
DAH	Dachau	ERK	Erkelenz
LDS	Dahme-Spreewald (Lübben)	ER	Erlangen
DA	Darmstadt	ERH	Erlangen-Höchstadt (Erlangen)
DAU	Daun (Eifel)	ESB	Eschenbach (Oberpfalz)
DEG	Deggendorf	E	Essen
DZ	Delitzsch	ES	Esslingen (Neckar)
DEL	Delmenhorst (Stadt)	EU	Euskirchen
DM	Demmin	EUT	Eutin
DE	Dessau	FEU	Feuchtwangen
DB	Deutsche Bundesbahn	FI	Finsterwalde
BP	Deutsche Bundespost (< 1997)	FL	Flensburg
DI	Dieburg	FLÖ	Flöha
0-2	Dienstkraftwagen des Bundeskanzlers	FO	Forchheim
0-1	Dienstkraftwagen des Bundespräsidenten	FOR	Forst
1-1	Dienstkraftwagen des Bundestagspräsidenten	FKB	Frankenberg (Eder)
DH	Diepholz	FT	Frankenthal (Pfalz)
DLG	Dillingen (Donau)	FF	Frankfurt (Oder)
DIL	Dillkreis (Dillenburg)	F	Frankfurt am Main (Stadt)
DGF	Dingolfing-Landau (Dingolfing)	FG	Freiberg (Sachsen)
DKB	Dinkelsbühl	FS	Freising
DIN	Dinslaken	FTL	Freital
0	Diplomatisches Corps	FDS	Freudenstadt
HEI	Dithmarschen (Heide (Holstein))	FRG	Freyung-Grafenau (Freyung)
DL	Döbeln	FDB	Friedberg (Bayern)
DS	Donauaueschingen	FRI	Friesland (Jever)
DON	Donau-Ries (Donauwörth)	JEV	Friesland (Jever)
KIB	Donnersberg-Kreis (Kirchheimbolanden)	FZ	Fritzlar-Homberg (Fritzlar)
DO	Dortmund	FD	Fulda
DD	Dresden	FFB	Fürstenfeldbruck
DUD	Duderstadt	FW	Fürstenwalde
DU	Duisburg	FÜ	Fürth (Bayern)
DN	Düren	FÜS	Füssen
D	Düsseldorf	GDB	Gadebusch
EBS	Ebermannstadt	GAN	Gandersheim (Bad Gandersheim)
EBN	Ebern	GA	Gardelegen
EBE	Ebersberg	GAP	Garmisch-Partenkirchen
EW	Eberswalde	GK	Geilenkirchen-Heinsberg (Erkelenz)
ECK	Eckernförde	GHA	Geithain
EG	Eggenfelden		

GEL	Geldern	HVL	Havelland (Rathenow)
GN	Gelnhausen	HCH	Hechingen
GE	Gelsenkirchen	HDH	Heidenheim (Brenz)
GEM	Gemünden (Main)	HN	Heilbronn (Neckar)
GNT	Genthin	HIG	Heiligenstadt
G	Gera (Landkreis)	HS	Heinsberg
G	Gera (Stadt)	HE	Helmstedt
GER	Germersheim	HF	Herford
GEO	Gerolzhofen	HER	Herne
GI	Gießen	HEB	Hersbruck
GF	Gifhorn	HEF	Hersfeld-Rotenburg (Bad Hersfeld)
GLA	Gladbeck (Westfalen)	HZ	Herzberg
GP	Göppingen	RZ	Herzogtum Lauenburg (Ratzeburg)
GR	Görlitz (Landkreis)	HEL	Hessen (Landesregierung und Landtag)
GR	Görlitz (Stadt)	HET	Hettstedt
GS	Goslar	HBN	Hildburghausen
GTH	Gotha	HI	Hildesheim
GÖ	Göttingen	HIP	Hilpoltstein (Mittelfranken)
GRA	Grafenau	HSK	Hochsauerlandkreis (Meschede)
GHC	Gräfenhainichen	MES	Hochsauerlandkreis (Meschede)
NOH	Grafschaft Bentheim (Nordhorn)	NEU	Hochschwarzwald (Titisee-Neustadt)
SY	Grafschaft Hoya (Syke)	HÖS	Höchstadt (Aisch)
RI	Grafschaft Schaumburg (Rinteln)	HG	Hochtaunuskreis (Bad Homburg vor der Höhe)
GRS	Gransee	HO	Hof (Saale)
GW	Greifswald (Landkreis)	HOG	Hofgeismar
GRZ	Greiz	HOH	Hofheim (Unterfranken)
GV	Grevenbroich	KÜN	Hohenlohe-Kreis (Künzelsau)
GVM	Grevesmühlen	HHM	Hohenmölsen
GRI	Griesbach Rottal	HOT	Hohenstein-Ernstthal
GRM	Grimma	HOL	Holzminden
GMN	Grimmen	HOR	Horb (Neckar)
GRH	Großenhain	HX	Höxter
GG	Groß-Gerau	HY	Hoyerswerda
GUB	Guben	HÜN	Hünfeld
GZ	Günzburg	HUS	Husum
GUN	Gunzenhausen	ILL	Illertissen
GÜ	Güstrow	IL	Ilmenau
GT	Gütersloh	IK	Ilmkreis (Arnstadt)
HA	Hagen (Westfalen)	IN	Ingolstadt
HGN	Hagenow	IS	Iserlohn
HC	Hainichen	J	Jena
HBS	Halberstadt	J	Jena (Landkreis)
HDL	Haldensleben	JL	Jerichower Land (Burg b. Magdeburg)
HAL	Halle (Saale)	JE	Jessen
HW	Halle (Westfalen)	JÜL	Jülich
HM	Hameln-Pyrmont (Hameln)	JB	Jüterbog
HAM	Hamm (Westfalen)	KL	Kaiserslautern
HAB	Hammelburg	KM	Kamenz
H	Hannover	KA	Karlsruhe
HMÜ	Hannoversch Münden	KS	Kassel
HB	Hansestadt Bremen und Bremerhaven	KF	Kaufbeuren
HGW	Hansestadt Greifswald	KEL	Kehl
HH	Hansestadt Hamburg	KEH	Kelheim
HL	Hansestadt Lübeck	KEM	Kemnath
HRO	Hansestadt Rostock	KK	Kempen-Krefeld (Kempen (Niederrhein))
HST	Hansestadt Stralsund	KE	Kempten (Allgäu)
HWI	Hansestadt Wismar	KI	Kiel (Stadt)
WL	Harburg (Winsen (Luhe))	KT	Kitzingen
HAS	Haßberge (Haßfurt)	KLE	Kleve
HV	Havelberg	KLZ	Klötze

KO	Koblenz (Landkreis)	MTK	Main-Taunus-Kreis (Hofheim am Taunus)
KO	Koblenz (Stadt)	MZ	Mainz
K	Köln	MC	Malchin
KW	Königs Wusterhausen	MAL	Mallersdorf
KÖN	Königshofen (Grabfeld)	MA	Mannheim
KN	Konstanz	ML	Mansfelder Land (Lutherstadt Eisleben)
KÖT	Köthen	MR	Marburg-Biedenkopf (Marburg (Lahn))
KÖZ	Kötzing	MAB	Marienberg
KR	Krefeld	LS	Märkischer Kreis (Lüdenscheid)
KC	Kronach	MK	Märkischer Kreis (Lüdenscheid)
KRU	Krumbach (Schwaben)	MOL	Märkisch-Oderland (Seelow)
KU	Kulmbach	MAR	Marktheidenfeld
KUS	Kusel	MAK	Marktrechwitz
KYF	Kyffhäuserkreis (Sondershausen)	MY	Mayen
KY	Kyritz	MYK	Mayen-Koblenz (Koblenz)
L	Lahn-Dill-Kreis (Wetzlar)	MST	Mecklenburg-Strelitz (Neustrelitz)
LDK	Lahn-Dill-Kreis (Wetzlar)	MVL	Mecklenburg-Vorpommern (Landesregierung und Landtag)
LR	Lahr (Schwarzwald)	MGN	Meiningen
OTT	Land Hadeln (Otterndorf)	MEI	Meißen
LAN	Landau (Isar)	MEL	Melle
LD	Landau (Pfalz)	MET	Mellrichstadt
LL	Landsberg (Lech)	MEG	Melsungen
LA	Landshut (Bayern)	MM	Memmingen
LF	Laufen (Salzach)	MEP	Meppen
LER	Leer (Ostfriesland)	MER	Merseburg
L	Leipzig	MQ	Merseburg-Querfurt (Merseburg)
LE	Lemgo	MZG	Merzig-Wadern (Merzig (Saar))
LEO	Leonberg (Württemberg)	ME	Mettmann
LEV	Leverkusen	MB	Miesbach
LIF	Lichtenfels	MIL	Miltenberg
LM	Limburg-Weilburg (Limburg (Lahn))	MI	Minden-Lübbecke (Minden (Westfalen))
LI	Lindau (Bodensee)	MEK	Mittlerer Erzgebirgskreis (Marienberg)
LIN	Lingen (Ems)	MW	Mittweida
DT	Lippe (Detmold)	MO	Moers
LIP	Lippe (Detmold)	MG	Mönchengladbach
LP	Lippstadt	MON	Monschau
LÖB	Löbau	MÜ	Mühdorf am Inn
LBS	Lobenstein	MHL	Mühlhausen
LOH	Lohr (Main)	MTL	Muldentalkreis (Grimma)
LÖ	Lörrach	MH	Mülheim (Ruhr)
LK	Lübbecke (Westfalen)	MÜL	Müllheim (Baden)
LN	Lübben	MÜB	Münchberg (Oberfranken)
LBZ	Lübz	M	München
DAN	Lüchow-Dannenberg (Lüchow)	MÜN	Münsingen (Württemberg)
LC	Luckau	MS	Münster (Westfalen)
LUK	Luckenwalde	MÜR	Müritz (Waren)
LÜD	Lüdenscheid	NAB	Nabburg
LH	Lüdinghausen	NAI	Naila
LB	Ludwigsburg	NAU	Nauen
LU	Ludwigshafen	NMB	Naumburg (Saale)
LWL	Ludwigslust	NEB	Nebra (Unstrut)
LG	Lüneburg	MOS	Neckar-Odenwald-Kreis (Mosbach)
LÜN	Lünen	NB	Neubrandenburg (Landkreis)
MD	Magdeburg	NB	Neubrandenburg (Stadt)
MAI	Mainburg	ND	Neuburg-Schrobenhausen (Neuburg (Donau))
HU	Main-Kinzig-Kreis (Hanau)	NH	Neuhaus (Rennweg)
MSP	Main-Spessart (Karlstadt)	NM	Neumarkt (Oberpfalz)
KAR	Main-Spessart-Kreis (Karlstadt)	NMS	Neumünster
TBB	Main-Tauber-Kreis (Tauberbischofsheim)	NEN	Neunburg vorm Wald
FH	Main-Taunus-Kreis (Frankfurt am Main-Höchst)		

NK	Neunkirchen (Saar)	OHA	Osterode (am Harz)
NP	Neuruppin	OH	Ostholstein (Eutin)
NE	Neuss	OPR	Ostprignitz-Ruppin (Neuruppin)
NRÜ	Neustadt (am Rübenberge)	OVP	Ostvorpommern (Anklam)
NEW	Neustadt (an der Waldnaab)	OTW	Ottweiler (Saar)
NEC	Neustadt (bei Coburg)	PB	Paderborn
NW	Neustadt (Weinstraße) (Stadt)	PCH	Parchim
NEA	Neustadt an der Aisch-Bad Windsheim (Neustadt an der Aisch)	PAR	Parsberg
NZ	Neustrelitz	PW	Pasewalk
NU	Neu-Ulm	PA	Passau
NR	Neuwied (Rhein)	PEG	Pegnitz
NL	Niedersachsen (Landesregierung und Landtag)	PE	Peine
NOL	Niederschlesischer Oberlausitzkreis (Görlitz)	PER	Perleberg
NI	Nienburg (Weser)	PAF	Pfaffenhofen (an der Ilm)
NY	Niesky	PI	Pinneberg
NOR	Norden	PS	Pirmasens
NF	Nordfriesland (Husum)	PL	Plauen (Landkreis)
NDH	Nordhausen	PL	Plauen (Stadt)
NÖ	Nördlingen	PLÖ	Plön (Holstein)
NRW	Nordrhein-Westfalen (Landesregierung und Landtag)	PN	Pößneck
RWL	Nordrhein-Westfalen (Landesregierung und Landtag)	P	Potsdam (Landkreis)
NVP	Nordvorpommern (Grimmen)	P	Potsdam (Stadt)
NWM	Nordwestmecklenburg (Grevesmühlen)	PM	Potsdam-Mittelmark (Belzig)
NOM	Northeim	PZ	Prenzlau
N	Nürnberg (Stadt)	PR	Prignitz (Perleberg)
LAU	Nürnberger Land (Lauf (Pegnitz))	PK	Pritzwalk
NT	Nürtingen	PRÜ	Prüm (Eifel)
OA	Oberallgäu (Sonthofen)	QLB	Quedlinburg
SF	Oberallgäu (Sonthofen)	QFT	Querfurt
GM	Oberbergischer Kreis (Gummersbach)	RA	Rastatt
OB	Oberhausen (Rheinland)	RN	Rathenow
OHV	Oberhavel (Oranienburg)	RV	Ravensburg
WEL	Oberlahn-Kreis (Weilburg)	RE	Recklinghausen
OBB	Obernburg (Main)	REG	Regen
OSL	Oberspreewald-Lausitz (Senftenberg)	R	Regensburg
OVI	Oberviechtach	REH	Rehau
OVL	Obervogtland (Oelsnitz und Klingenthal)	RC	Reichenbach (Vogtland)
WEB	Oberwesterwaldkreis (Westerburg)	RS	Remscheid
OCH	Ochsenfurt	WN	Rems-Murr-Kreis (Waiblingen)
ERB	Odenwaldkreis (Erbach (Odenwald))	RD	Rendsburg-Eckernförde (Rendsburg)
LOS	Oder-Spree (Beeskow)	RT	Reutlingen
OF	Offenbach (Main)	SWA	Rheingau-Taunus-Kreis (Bad Schwalbach)
OK	Ohrekreis (Haldensleben)	RÜD	Rheingau-Taunus-Kreis (Rüdesheim (Rhein))
ÖHR	Öhringen (Württemberg)	SIM	Rhein-Hunsrück-Kreis (Simmern)
OLD	Oldenburg (Holstein)	GL	Rheinisch-Bergischer Kreis (Bergisch Gladbach)
OL	Oldenburg (Oldenburg)	EMS	Rhein-Lahn-Kreis (Bad Ems)
OE	Olpe	RPL	Rheinland-Pfalz (Landesregierung und Landtag)
OR	Oranienburg	HD	Rhein-Neckar-Kreis und Heidelberg (Heidelberg)
OG	Ortenaukreis (Offenburg)	SU	Rhein-Sieg-Kreis (Siegburg)
OZ	Oschatz	OP	Rhein-Wupper-Kreis (Opladen)
OC	Oschersleben	RY	Rheydt
OS	Osnabrück	NES	Rhön-Grabfeld (Bad Neustadt (Saale))
AA	Ostalbkreis (Aalen)	RDG	Ribnitz-Damgarten
MOD	Ostallgäu (Markttoberdorf)	RID	Riedenburg (Bayern)
OAL	Ostallgäu (Markttoberdorf)	RIE	Riesa
OBG	Osterburg	RG	Riesa-Großenhain (Großenhain)
OHZ	Osterholz (Osterholz-Scharmbeck)	RM	Röbel (Müritz)
		RL	Rochlitz

ROK	Rockenhausen	SW	Schweinfurt
ROD	Roding	SN	Schwerin (Landkreis)
RO	Rosenheim	SN	Schwerin (Stadt)
RSL	Rosslau (Elbe)	SEB	Sebnitz
ROS	Rostock (Landkreis)	SEE	Seelow
ROF	Rotenburg (Fulda)	SE	Segeberg (Bad Segeberg)
ROW	Rotenburg (Wümme)	SEL	Selb
ROH	Rotenburg (Wümme, Hannover)	SFB	Senftenberg
RH	Roth	SI	Siegen
ROT	Rothenburg ob der Tauber	SIG	Sigmaringen
PAN	Rottal-Inn (Pfarrkirchen (Inn))	SNH	Sinsheim (Elsenz)
ROL	Rottenburg (Laaber)	SO	Soest
RW	Rottweil	SG	Solingen
RU	Rudolstadt	SOL	Soltau
RÜG	Rügen (Bergen)	FAL	Soltau-Fallingb. (Fallingb.)
SHK	Saale-Holzland-Kreis (Eisenberg)	SFA	Soltau-Fallingb. (Fallingb.)
SOK	Saale-Orla-Kreis (Schleiz)	SÖM	Sömmerda
SLF	Saalfeld-Rudolstadt (Saalfeld)	SDH	Sondershausen
SK	Saalkreis (Halle)	SON	Sonneberg
SB	Saarbrücken	SP	Speyer
SAB	Saarburg (Bezirk Trier)	SPN	Spree-Neisse (Forst)
SAL	Saarland (Landesregierung und Landtag)	SPB	Spremberg
SLS	Saarlouis	SPR	Springe (Deister)
HOM	Saar-Pfalz-Kreis (Homburg (Saar))	IGB	St. Ingbert
LSN	Sachsen (Landesregierung und Landtag)	WND	St. Wendel (Saar)
LSA	Sachsen-Anhalt (Landesregierung und Landtag)	SD	Stade
PIR	Sächsische Schweiz (Pirna)	ST	Stade
ZI	Sächsischer Oberlausitzkreis (Zittau)	STD	Stade
SÄK	Säckingen	SRO	Stadtroda
SZ	Salzgitter	SAN	Stadtsteinach
SAW	Salzwedel	STE	Staffelstein
SGH	Sangerhausen	STA	Starnberg
GOA	Sankt Goar	SFT	Staßfurt
GOH	Sankt Goarshausen	IZ	Steinburg (Itzehoe)
SLG	Saulgau	ST	Steinfurt
SHG	Schaumburg (Stadthagen)	BF	Steinfurt (Burgsteinfurt)
STH	Schaumburg-Lippe (Stadthagen)	SDL	Stendal
SEF	Scheinfeld	STB	Sternberg
SLE	Schleiden (Eifel)	STO	Stockach (Baden)
SCZ	Schleiz	STL	Stollberg
SL	Schleswig-Flensburg (Schleswig)	OD	Stormarn (Bad Oldesloe)
SH	Schleswig-Holstein (Landesregierung und Landtag)	SBG	Strasburg
SLÜ	Schlüchtern	SR	Straubing
SM	Schmalkalden-Meiningen	SRB	Strausberg
SLN	Schmölln	S	Stuttgart
SBK	Schönebeck (Elbe)	MED	Süderdithmarschen (Meldorf)
SOG	Schongau	SÜW	Südliche Weinstraße (Landau (Pfalz))
SOB	Schrobenhausen	NIB	Süd-Tondern (Niebüll)
SC	Schwabach	SHL	Suhl (Landkreis)
GD	Schwäbisch Gmünd	SHL	Suhl (Stadt)
SHA	Schwäbisch Hall	SUL	Sulzbach-Rosenberg
SMÜ	Schwabmünchen	THW	Technisches Hilfswerk
HR	Schwalm-Eder-Kreis (Homberg (Efze))	TE	Tecklenburg
SAD	Schwandorf	TF	Teltow-Flaeming (Luckenwalde)
SZB	Schwarzenberg	TP	Templin (Uckermark)
VS	Schwarzwald-Baar-Kreis (Villingen-Schwenningen)	TET	Teterow
SDT	Schwedt (Oder)	TT	Tett nang (Württemberg)
		THL	Thüringen (Landesregierung und Landtag)
		TIR	Tirschenreuth
		TG	Torgau

IA	Iowa	Connecticut	CT
ID	Idaho	Delaware	DE
IL	Illinois	District of Columbia	DC
IN	Indiana	Federated States of Micronesia	FM
KS	Kansas	Florida	FL
KY	Kentucky	Georgia	GA
LA	Louisiana	Guam	GU
MA	Massachusetts	Hawaii	HI
MD	Maryland	Idaho	ID
ME	Maine	Illinois	IL
MH	Marshall Islands	Indiana	IN
MI	Michigan	Iowa	IA
MN	Minnesota	Kansas	KS
MO	Missouri	Kentucky	KY
MP	Northern Mariana Islands	Louisiana	LA
MS	Mississippi	Maine	ME
MT	Montana	Marshall Islands	MH
NC	North Carolina	Maryland	MD
ND	North Dakota	Massachusetts	MA
NE	Nebraska	Michigan	MI
NH	New Hampshire	Minnesota	MN
NJ	New Jersey	Mississippi	MS
NM	New Mexico	Missouri	MO
NV	Nevada	Montana	MT
NY	New York	Nebraska	NE
OH	Ohio	Nevada	NV
OK	Oklahoma	New Hampshire	NH
OR	Oregon	New Jersey	NJ
PA	Pennsylvania	New Mexico	NM
PR	Puerto Rico	New York	NY
PW	Palau	North Carolina	NC
RI	Rhode Island	North Dakota	ND
SC	South Carolina	Northern Mariana Islands	MP
SD	South Dakota	Ohio	OH
TN	Tennessee	Oklahoma	OK
TX	Texas	Oregon	OR
UT	Utah	Palau	PW
VA	Virginia	Pennsylvania	PA
VI	Virgin Islands	Puerto Rico	PR
VT	Vermont	Rhode Island	RI
WA	Washington	South Carolina	SC
WI	Wisconsin	South Dakota	SD
WV	West Virginia	Tennessee	TN
WY	Wyoming	Texas	TX

5.5.2. Geordnet nach States

Alabama	AL	Utah	UT
Alaska	AK	Vermont	VT
American Samoa	AS	Virgin Islands	VI
Arizona	AZ	Virginia	VA
Arkansas	AR	Washington	WA
California	CA	West Virginia	WV
Colorado	CO	Wisconsin	WI
		Wyoming	WY