

DPU: delivered at place unloaded – Incoterm mit unloader Risiko

DPU (Delivered at Place Unloaded) ist eine der elf Incoterms-Regeln und bezeichnet die Lieferung ab Entladeort. Der Verkäufer trägt alle Kosten und Risiken bis zum vertraglich vereinbarten Ort und darüber hinaus bis zur vollendeten Entladung. DPU ist die einzige Regel, die die Entladung ausdrücklich dem Verkäufer zuweist, und ersetzte 2020 die frühere Regel DAT.

Das Wichtigste in Kürze

- DPU (Delivered at Place Unloaded) bedeutet, dass der Verkäufer die Ware bis zum vereinbarten Ort liefert und dort entlädt.
- Der Gefahrübergang erfolgt, sobald die Ware am Bestimmungsort zur Entladung bereitsteht bzw. nach abgeschlossener Entladung vereinnahmt werden kann.
- DPU ist die einzige Incoterms-Regel, bei der die Entladung ausdrücklich Aufgabe des Verkäufers ist.
- Einfuhrabfertigung, Einfuhrzölle und Steuern im Bestimmungsland trägt der Käufer.
- DPU ist für alle Verkehrsträger geeignet und kann im Seefracht-, Luft-, Schienen- und Straßenverkehr sowie bei multimodalen Transporten genutzt werden.
- DPU wurde mit Incoterms 2020 eingeführt und ersetzt die bisherige Regel DAT.

Definition: DPU

DPU ist eine Incoterms-Regel der ICC, die den Ort der Lieferung an das verladene, aber noch zu entladende Gut knüpft. Sie ist die einzige Regel, bei der der Verkäufer die Entladung ausdrücklich übernehmen muss.

Einordnung in die Incoterms 2020

Die Incoterms 2020 unterscheiden sieben Regeln für alle Transportarten (EXW, FCA, CPT, CIP, DAP, DPU, DDP) und vier Regeln für See- und Binnenschifffahrt (FAS, FOB, CFR, CIF). DPU ist die einzige Regel, bei der die Entladung ausdrücklich dem Verkäufer zugewiesen ist. Die Regel wurde eingeführt, weil die frühere Regel DAT (Delivered at Terminal) nur Terminals definierte, in der Praxis aber häufig auch andere Orte wie Werktores, Baustellen oder Lagerhallen vereinbart wurden.

Kosten- und Risikotragung bei DPU

Der Verkäufer trägt alle Transportkosten und Risiken vom Abgangsort bis zum Bestimmungsort einschließlich der Entladung. Zölle, Einfuhrabfertigung und Steuern im Bestimmungsland trägt der Käufer. Importverantwortung und damit verbundene Risiken liegen beim Käufer, während der Verkäufer die Exportabfertigung übernimmt. Im Vergleich zu DAP übernimmt der Verkäufer bei DPU eine zusätzliche Leistungsstufe, im Vergleich zu DDP entfällt beim Verkäufer die Importabfertigung.

Methoden und Vorgehen bei der DPU-Vereinbarung

DPU sollte präzise, ortsgenau und transportplanerisch fundiert vereinbart werden, da Ort und Entladung zentrale Vertragspunkte sind.

Liegeort konkret benennen

Der Bestimmungsort sollte so präzise wie möglich benannt werden, etwa mit Werk, Halle, Lagerzone oder Anlagenstandort. Eine unscharfe Formulierung kann im Streitfall zu Auslegungsproblemen führen. Häufig wird empfohlen, den genauen Entladeort und die Öffnungszeiten schriftlich zu fixieren.

Transport- und Entlademodalität abstimmen

Bevor DPU vereinbart wird, sollte der Verkäufer prüfen, ob er am Bestimmungsort die Entladung tatsächlich durchführen kann oder beauftragen kann. Fehlende Entlademittel am Bestimmungsort oder bauliche Gegebenheiten (z. B. fehlende Rampe, enges Werksgelände, entladetechnische Einschränkungen bei Baustellen) können zu Zusatzkosten oder Verzögerungen führen. In der Praxis vereinbaren Verkäufer und Käufer häufig zusätzliche logistische Details wie Be-/Entladezeiten, Melbourne und Ablauf.

Abgrenzung zu DAP und DDP

Bei DAP (Delivered at Place) endet die Pflicht des Verkäufers am bereitgestellten, unentladenen Gut; die Entladung ist Käufersache. Bei DPU kommt die Entladung hinzu. Bei DDP (Delivered Duty Paid) übernimmt der Verkäufer zusätzlich Importabfertigung, Zölle und Steuern. Für Exporteure ist DDP häufig riskant, da er ausländisches Steuer- und Zollrecht übernimmt; DPU ist hier die risikoärmere Alternative.

Wichtige KPIs und Checkpunkte bei DPU

DPU ist primär eine Lieferklausel, kann aber über abgeleitete KPIs im Einkauf und in der Logistik überwacht werden.

Lieferperformance am Bestimmungsort

Klassische Logistikkennzahlen wie Liefertreue oder On-Time-Delivery lassen sich auf den DPU-Ort beziehen. Da der Verkäufer bis zur Entladung verantwortlich ist, sollte die Pünktlichkeit am Bestimmungsort gemessen werden, nicht erst ab Warenübergabe im Werk des Käufers.

Entladekosten und Demurrage

Wartezeiten am Entladeort, Standgeld (Demurrage) und Detentionkosten sowie zusätzliche Hebezeug- oder Handlingkosten können den DPU-Preis erheblich beeinflussen. In der Praxis lohnt es sich, Entladekosten und Verzögerungen separat zu tracken und in der Preisgestaltung zu berücksichtigen.

Schadens- und Reklamationsquote

Da der Gefahrübergang erst nach vollständiger Entladung stattfindet, fallen Transportschäden zunächst in die Verantwortung des Verkäufers. Die Quote von Reklamationen und Schadensfällen ist damit ein wichtiger Steuerungspunkt für den Einkauf und die Lieferantenbewertung.

Risiken und Kontrollen bei DPU

DPU birgt spezifische Risiken für Verkäufer und Käufer, insbesondere an der Schnittstelle Entladung und an der Grenze zwischen Verkäufer- und Käuferpflichten.

Risiken für den Verkäufer

Der Verkäufer trägt das Risiko bis zur vollendeten Entladung. Am Bestimmungsort fehlt ihm häufig die operative Kontrolle, etwa über lokale Entlademittel, Werksregeln, Sicherheitsvorschriften oder Zutrittsbeschränkungen. In der Praxis entstehen Konflikte, wenn der Käufer Wartezeiten verursacht oder die Entladung baulich nicht möglich ist. Vor der Vereinbarung sollte der Verkäufer daher die örtlichen Gegebenheiten prüfen, ähnlich wie bei einem Lieferantenaudit.

Risiken für den Käufer

Der Käufer muss sicherstellen, dass der vereinbarte Ort über die nötige Infrastruktur verfügt und dass er die Waren übernehmen kann. Bei Importen übernimmt der Käufer die Einfuhrabfertigung, Zölle und Steuern – hier sind Verfahren, Rechtslage und Zolltarife im Bestimmungsland zu klären. Unklare Geschäftsbedingungen oder mangelnde Abstimmung mit der Auftragsabwicklung können zu Verzögerungen führen.

Kontrollen und Vertragsdetails

Empfehlenswert sind: schriftliche Regelung des Entladeortes, Dokumentation des Entladevorgangs (z. B. Lieferschein, Foto, Entladebestätigung), klare Vereinbarung, wann der Gefahrübergang gilt, und Abstimmung mit Transportversicherungsdeckung. Bei Importsendungen sollte der Käufer die Einfuhrabfertigung vorbereiten und mit dem Spediteur des Verkäufers abstimmen. Bei Unklarheiten empfiehlt sich im Einzelfall eine rechtliche Prüfung.

Aktuelle Entwicklungen rund um DPU

Seit Incoterms 2020 ist DPU eine etablierte Regel; aktuelle Trends betreffen digitale Prozessintegration und Nachhaltigkeit.

Digitale Abwicklung und Automatisierung

Moderne Einkaufssysteme und Supplier-Portale erfassen Lieferklauseln, Termine und Entlademeldungen digital. Ein höherer Automatisierungsgrad Rechnung und automatisierte Sendungsverfolgung reduzieren manuelle Abstimmung. Auch das Anforderungsmanagement und die Katalogverwaltung können Lieferklauseln standardisiert hinterlegen.

Nachhaltigkeit und CO₂e

Bei Lieferklauseln wie DPU wird zunehmend auch der CO₂e-Ausstoß des Transports betrachtet. Da der Verkäufer den Transport organisiert, liegen Gestaltungsspielräume für emissionsarme Routen oder Transportmittel bei ihm – ein Argument, das in der Lieferantenbewertung an Bedeutung gewinnt.

DPU in Just-in-Time- und Supply-Chain-Konzepten

In Just-in-Time- und Lieferabruf-Konzepten hängt die Terminierung stark am Entladeort. DPU erfordert eine enge Abstimmung zwischen Verkäufer, Spediteur und Empfangswerk, da Verzögerungen beim Entladevorgang unmittelbar in die Produktionsplanung wirken. Forecast Management und vereinbarte Zeitfenster helfen, Störungen zu vermeiden.

Typische Kennzahlen

Liefertreue am DPU-Ort: > 95 %

In der Praxis häufig als On-Time-Messung am Entladeort definiert

Reklamations-/Schadensquote: < 2 %

Transportschäden liegen bis zur Entladung im Verkäuferrisiko

Entladekostenanteil: typischerweise 1–5 % des Transportwerts

Je nach Gut, Hebezeugbedarf und Ortssituation unterschiedlich

Praxisbeispiel

Ein mittelständischer Maschinenbauer liefert eine Produktionslinie an einen Abnehmer im EU-Ausland. Da die Anlage aus mehreren Schwerlastmodulen besteht und die Montage im Werk des Kunden erfolgt, vereinbaren die Parteien DPU mit dem Namen der Halle als Entladeort. Der Verkäufer organisiert Transport, Schwerlasthebezeug und Entladeteam; der Käufer kümmert sich um Einfuhrabfertigung und Zoll. Der Gefahrübergang wird dokumentiert, sobald die letzte Komponente entladen und der Lieferschein vom Empfangswerk gegengezeichnet ist.

- Präzise Benennung von Entladeort, Halle und Zeitfenster im Vertrag
- Vorab-Check der örtlichen Gegebenheiten: Zufahrt, Hebezeug, Rampen, Sicherheitsvorschriften
- Dokumentation der Entladung mit Fotoprotokoll und Entladebestätigung
- Klare Zuordnung der Einfuhrabfertigung und Zollkosten zum Käufer

Fazit

DPU ist die einzige Incoterms-Regel, bei der die Entladung ausdrücklich zum Aufgabenbereich des Verkäufers gehört. Damit übernimmt der Verkäufer mehr Verantwortung als bei DAP, aber weniger Risiken als bei DDP. Für den Einkauf ist DPU relevant, weil Kosten-, Risiko- und Leistungsübergang präzise definiert werden müssen und der Bestimmungsort sorgfältig spezifiziert werden sollte. Wer DPU einsetzt, sollte logistische Randbedingungen, Entlademittel und Zuständigkeiten vertraglich festzurren und die Umsetzung mit Kennzahlen begleiten. Im Einzelfall lohnt sich die Prüfung durch Einkauf, Logistik und ggf. Rechts- bzw. Zollabteilung.

Häufige Fragen

Was bedeutet DPU bei Incoterms?

DPU steht für Delivered at Place Unloaded. Der Verkäufer liefert die Ware bis zum vereinbarten Bestimmungsort und übernimmt dort auch die Entladung. Danach geht die Gefahr auf den Käufer über, der sich um Einfuhrabfertigung, Zölle und Steuern kümmert.

Was ist der Unterschied zwischen DPU und DAP?

Bei DAP endet die Lieferpflicht des Verkäufers mit der Bereitstellung der Ware am Bestimmungsort, noch entladen auf dem Transportmittel. Bei DPU gehört die Entladung zur Verkäuferpflicht. DPU ist damit die leistungsintensivere Variante und ersetzt seit Incoterms 2020 die frühere Regel DAT.

Wer zahlt bei DPU die Zölle?

Der Käufer trägt die Einfuhrabfertigung, Einfuhrzölle und Steuern im Bestimmungsland. Der Verkäufer verantwortet die Exportabfertigung sowie alle Transport- und Entladekosten bis zum vereinbarten Ort.

Wann eignet sich DPU für den Einkauf?

DPU eignet sich, wenn der Käufer die Ware fertig entladen am Werk oder am Projektort übernehmen möchte, die Importabfertigung aber selbst steuern will. Typische Anwendungsfälle sind Anlagelieferungen, Schwerlast- und Projektgeschäft sowie Lieferungen auf Baustellen.

Welche Risiken hat der Verkäufer bei DPU?

Der Verkäufer trägt das Risiko bis zur vollendeten Entladung, hat am Bestimmungsort aber oft wenig Kontrolle über örtliche Gegebenheiten, Wartezeiten oder Sicherheitsvorschriften. Entladehindernisse, fehlende Infrastruktur oder Verzögerungen können zu Zusatzkosten führen. Vor der Vereinbarung sollte er die örtlichen Bedingungen prüfen.

Gilt DPU auch für Seecontainer?

Ja, DPU ist für alle Transportarten geeignet, einschließlich multimodaler Transporte mit Seestrecke. Bei Containern endet die Lieferung am vereinbarten Ort im Binnenland, nicht zwingend am Hafen. Für reine Hafenszenarien kommen alternativ Regeln wie FAS oder FOB in Betracht.