

LIEFERANWEISUNG für Lieferungen an Standorte der WILO-Gruppe

DELIVERY INSTRUCTIONS for supplying locations of the WILO Group (DE)



Group Purchasing and Supply Chain Management / Group Logistics Excellence
Group Logistics
Version 7.0 / Stand 15.01.2024

Allgemeine Dokumentinformation

Dokument-Typ:	Anweisung
Dokument-Verantwortlicher (Name):	Rodrigues Antonio
Dokument-Verantwortlicher (Funktion):	Group Logistics; Group Inbound Logistics
gültig ab:	01.11.2015
Gültigkeitsbereich:	Einkauf; Logistik; Versandlogistik von LIEFERANTEN
Mitgeltende Dokumente:	

Ziel und Zweck

Die Erfüllung der hohen Erwartungen unserer Kunden ist die Herausforderung, der wir uns täglich stellen. Für die WILO-Gruppe bedeutet dies, dass jegliche Logistikaktivität unter dem Gesichtspunkt der Kundenzufriedenheit sowohl intern als auch extern steht. Voraussetzung dafür ist der reibungslose Ablauf der Logistikprozesse über alle Stufen der Lieferkette. Unsere LIEFERANTEN stellen in dieser Kette eine Schlüsselfunktion dar, die beginnend mit dem Anfrage-Prozess, über Bestätigungsprozesse, Verpackungsprozesse, Avisierungsprozesse, sowie Transport- und Lieferprozesse, welche weit in unsere Produktionsprozesse hinein reichen. WILO's Logistik- und Produktionsprozesse werden daher hinsichtlich ihrer Ablaufstabilität, Arbeitssicherheit, Qualität und Kosten auch durch den LIEFERANTEN mit der Qualität der dazugehörigen Informations- und Materialflüsse wesentlich beeinflusst.

Wir erwarten daher von unseren LIEFERANTEN die in diesem Dokument beschriebenen Anforderungen einzuhalten, um die 7 R's der Logistik - die richtigen Materialien, ... zur richtigen Zeit, ... in der richtigen Menge, ... in der richtigen (vereinbarten) Qualität und Form (Konservierung, Verpackung), ... mit den richtigen Informationen ... zu den richtigen (vereinbarten) Kosten ... an den richtigen Ort (Empfangslokation)... - sicherzustellen.

Inhalt

Inhalt

1. Gültigkeit, Begriffsbestimmungen, Dokumentenstruktur	3
1.1. Gültigkeit	3
1.2. Sonderprozesse, abweichende Regelungen, Ausnahmen oder Übergangs-fristen	3
1.3. Abkürzungsverzeichnis, Definitionen und Begriffsbestimmungen	3
1.4. Dokumentenstruktur	4
2. Prozessübergreifende Anforderungen	4
2.1. Informationspflicht	4
2.2. Notfallkonzept	5
2.3. Gefahrgut	5
2.4. Papierlose Kommunikation	6
3. Bestellprozess, Lieferplanprozess und Spezialprozesse	7
3.1. Übersicht der Bestellprozesse	7
3.2. Liefertermine sind Eintrefftermine	8
3.3. Informationspflicht bei nicht erfüllbaren Mengen oder Terminen	8
3.4. Bestellung, Normalbestellung, Bestelleinteilung	8
3.5. Lieferplan	8
3.6. Kanban-Lieferprozess	9
3.7. SMI-Lieferprozess	9
3.8. Konsignationsabwicklung	10
4. Bestellbestätigung	10
4.1. Welche Bestellungen sind zu bestätigen?	10
4.2. Rechtzeitige Bestätigung der Bestellung	10
4.3. Form der Bestellbestätigung	10

4.4. Bestätigung abweichender Liefermengen und Termine	11
4.5. Abweichungen bei Lieferplänen	11
5. Verpackung	12
5.1. Bauteilemengengerüst und daraus resultierende Verpackungsvorschriften	12
5.2. Anforderungen an die Verpackung, wenn keine Verpackungsvorschrift besteht	12
5.3. Anforderungen an den Verpackungsprozess	17
5.4. Ladegewichtsermittlung	18
5.5. Änderungen/Wechsel von Verpackungen	19
6. Beschriftung und Packstücketikettierung	19
6.1. Kennzeichnung der Artikel selbst	19
6.2. KUNDEN-seitige Beschriftung	19
6.3. Transport-Etiketten	21
7. Freigabe/Avisierung des Transports	21
7.1. Grundsätzliches zur Freigabe/Avisierung des Transports	21
7.2. Transport freigabe über das Wilo Logistics Portal [7]	22
7.3. Transportavis außerhalb des Wilo Logistik Portals	26
8. Bereitstellung, Verladung, Dokumente	28
8.1. Dokumente	28
8.2. Lieferungen, die eine EU-Außengrenze queren	28
8.3. Aufteilung einer Sendung auf mehrere Lieferscheine gemäß Punkt 6.2.	29
8.4. Bereitstellung und Verladung	29
9. Lieferavis (ASN, Advanced Shipping Notification)	30
9.1. Zu welchen Bestellarten sind Lieferungen zu avisieren?	30
9.2. Mehrere Lieferavis für eine Sendung	30
9.3. Einzugebende Daten je Lieferavis	31
9.4. Verhalten bei Absendung fehlerhafter Lieferavis	31
10. Transport	31
10.1. Transport durch einen Gebietsspediteur des KUNDEN	31
10.2. Transport durch den LIEFERANTEN oder dessen Spediteur	31
10.3. Luftfracht/Express-Sendungen	31
11. Warenannahme, Entladung und Wareneingang	32
11.1. Annahmezeiten [7]	32
11.2. Zeitfenster	32
11.3. Von der Zeitfenstersteuerung ausgenommen	32
11.4. Rampenentladung	32
11.5. Entladung von fremder Ware ist untersagt	33
11.6. Buchen des Wareneingangs beim KUNDEN	33
12. Folgeprozesse, Ausnahmeprozesse, Umgang mit Abweichungen	33
12.1. Mit der Wareneingangsbuchung verbundene Lieferantenbeurteilung	33
12.2. Lieferantenbeurteilung/Lieferantenbewertung	34
12.3. Pauschalstrafen bei Abweichungen	34
Versionshinweise	34
13. Anhang	35
13.1. A5 Masterlabel VDA 4994 für eine homogene Ladeeinheit	35
13.2. A5 Mixed Label VDA 4994 für eine gemischte Ladeeinheit	35
13.3. Single Label VDA 4994 für ein KLT	36
13.4. Single Label VDA 4994 für ein Tray	36
13.5. Single Label VDA 4994 im Format 6x4"	36
13.6. Beispiel VDA 4902-GLT-Etikett	37
13.7. Beispiel VDA-KLT-Etikett (Original ist BxH 210x75mm)	37
13.8. Beispiel VDA-GLT- „Master“-Etikett für Mischpaletten	38
13.9. Beispiel DFÜ-Warenbegleitschein nach VDA-4912	38
13.10. Beispiele für Verpackungsstrukturen im Lieferavis	39

1. Gültigkeit, Begriffsbestimmungen, Dokumentenstruktur

1.1. Gültigkeit

Die Anforderungen dieses Pflichtenheftes gelten für alle Lieferungen und Informationsflüsse zwischen LIEFERANTEN und Standorten der WILO-Gruppe sowie dessen Tochtergesellschaften, im Folgenden als KUNDE benannt. Sie gelten für alle unterschiedlichen Einkaufsprozesse (Bestellung, Lieferplan, Kanban, SMI usw.) und Standorte (Produktions-, Logistik- oder Verkaufsstandorte). Für unterschiedliche Standorte können ergänzende individuelle Vereinbarungen definiert werden. Diese gelten nur für den genannten Standort [7].

1.2. Sonderprozesse, abweichende Regelungen, Ausnahmen oder Übergangsfristen

Einkaufsrahmenverträge, Logistikverträge, ergänzende Verträge, länder- oder werkspezifische Lieferrichtlinien, sowie alle Liefer-, Verpackungs- oder Etikettierungsvorschriften bezogen auf einen definierten Lieferanten, auf bestimmte Warengruppen oder auf einzelne Materialnummern dürfen, bezogen auf das ganze Dokument oder auf einzelne Kapitel oder Sonderprozesse, abweichende Regelungen, Ausnahmen oder Übergangsfristen bestimmen. Diese sind diesem Dokument übergeordnet.

Diese Dokumente sind über den Einkauf mit der Logistik des Empfängerstandortes des KUNDEN abzustimmen. Abweichende Vereinbarungen und Regelungen sowie Übergangsfristen für Ausnahmen sind durch die jeweilige Standortlogistik freizugeben und schriftlich entweder als Anhang zum Logistikvertrag oder in einer Sondervereinbarung festzuhalten und im SLC Portal abzulegen [7]. Dabei dürfen gesetzliche Regelungen nicht aufgehoben oder abgeschwächt werden. Auch darf die Verantwortung des Verladers und Inverkehrbringers von Waren nicht auf den Empfänger übertragen werden.

Der Autor dieses Dokumentes ist für die Abstimmung von Abweichungen und Ausnahmen weder zuständig noch befugt.

Darüber hinaus sind alle hierin beschriebenen Regelungen ergänzend zu den Einkaufsverträgen des KUNDEN, sowie zu den jeweils vereinbarten Incoterms zu betrachten.

1.2.1. Wilo- Transportmanagement-Prozess über das Wilo Logistik Portal [7]

Der Wilo- Transportmanagement Prozess ist verpflichtend für alle Lieferanten mit Incoterms, die dem KUNDEN die Verantwortung für eine überwiegende (Haupttransport, Hauptlauf) oder ganzheitliche Übernahme von Transportkosten und -risiken zuweisen (z.B. EXW / FCA / FOB). Details siehe Kapitel 7 „Avisierung bzw. Freigabe des Transports“.

1.3. Abkürzungsverzeichnis, Definitionen und Begriffsbestimmungen

1.3.1. Abkürzungsverzeichnis

GLT Großladungsträger

KLT Kleinladungsträger

SMI Supplier Managed Inventory, der Lieferant übernimmt die komplette Versorgungsverantwortung für ein definiertes Artikelspektrum eines Werkes und muss den Bestand zwischen definierten Minimal- und Maximalgrenzen halten. Hierfür erhält er einen Einblick in die diesbezügliche Planungssituation des KUNDEN. SMI kann in Verbindung mit einer Konsignationsabwicklung vereinbart werden.

VMI Vendor Managed Inventory, ist der gleiche Prozess wie SMI, jedoch hat der Begriff die Blickrichtung des LIEFERANTEN.

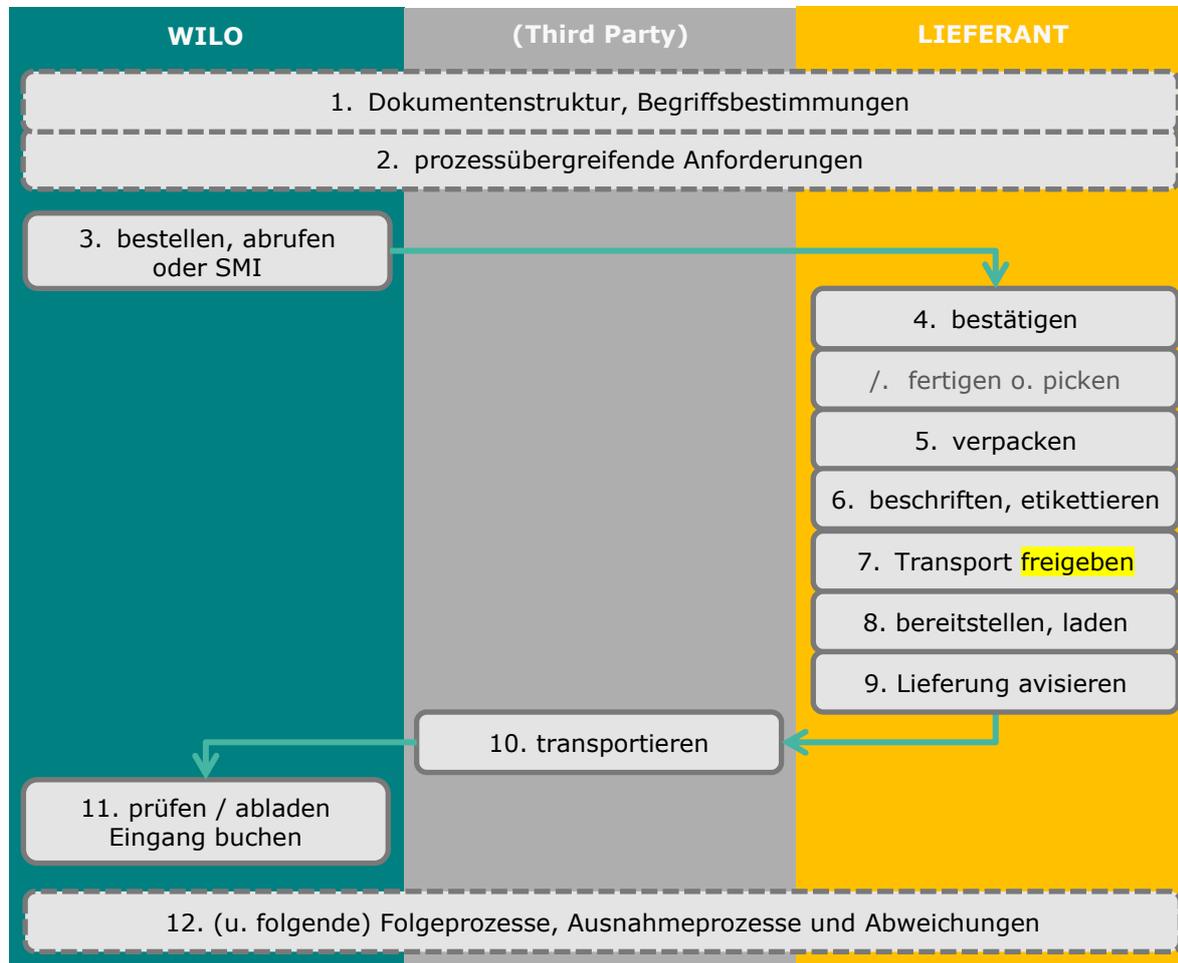
1.3.2. Begriffsbestimmungen

Sendung Eine Sendung ist die Summe aller Packstücke von einem Absender an einem Verladetag für einen Empfängerstandort, die auf ein Abholfahrzeug zu verladen sind, sofern dieses die gewichtsmäßigen oder volumenmäßigen Voraussetzungen erfüllt. Das heißt: ist die Summe

aller zu verladenden Artikel eines Absendetages an einen Empfangsort derart groß, dass Sie nicht in ein einzelnes Abholfahrzeug passt, handelt es sich um zwei Sendungen.

1.4. Dokumentenstruktur

Dieses Dokument folgt in seiner Struktur und seinen Kapiteln folgender Prozesskette:



2. Prozessübergreifende Anforderungen

2.1. Informationspflicht

Der LIEFERANT unterliegt der Informationspflicht. Für alle Änderungen, die Logistikprozesse, Qualität oder Kosten des jeweiligen Empfängerwerkes beeinflussen können, ist eine schriftliche Einverständniserklärung **des regulären Ansprechpartners des KUNDEN** einzuholen [7].

Des Weiteren ist der LIEFERANT verantwortlich, den KUNDEN über von diesem übermittelte fehlerhafte bzw. unplausible Bestelldaten zu informieren.

Die Grundlage für eine erfolgreiche Kooperation zwischen den LIEFERANTEN und dem KUNDEN ist eine ordnungsgemäß ablaufende Kommunikation. Aus diesem Grund sind dem KUNDEN verantwortliche Ansprechpartner seitens des LIEFERANTEN zu benennen. Der LIEFERANT hat eine Änderung der Ansprechpartner unverzüglich mitzuteilen.

In Notfällen, insbesondere wenn eine rechtzeitige oder ordnungsgemäße Belieferung des KUNDEN durch den LIEFERANTEN gefährdet ist, hat der LIEFERANT darüber hinaus sicherzustellen, dass ein durch den LIEFERANTEN benannter Ansprechpartner **während seiner üblichen Geschäftszeiten erreichbar ist** [7].

Der LIEFERANT hat, sofern er Gefahrgut versendet, vor Auslieferung der ersten Bestellung einen entsprechenden Gefahrgutbeauftragten als Ansprechpartner gegenüber dem KUNDEN zu benennen.

2.2. Notfallkonzept

Das Management des LIEFERANTEN ist in Störungsfällen, wie z.B. bei technischen Mängeln, Kapazitätsengpässen oder Qualitätsproblemen, verpflichtet Notfallpläne zu erstellen und Korrektur- und Vorbeugemaßnahmen derart einzuleiten und mit dem KUNDEN abzustimmen, dass sich die Probleme nicht nachhaltig auf den Ablauf beim KUNDEN auswirken können. Die Störung muss zuvor unverzüglich von dem Verursacher beim entsprechenden KUNDEN- Werk gemeldet werden.

Grundsätzlich enthält der Notfallplan Maßnahmen und Termine zur Behebung des Problems. Die vom Lieferanten entwickelten Notfallkonzepte müssen vor der ersten Lieferung mit dem KUNDEN abgestimmt sein.

Zusätzlich erwartet der KUNDE von seinen LIEFERANTEN Maßnahmen, die in den oben genannten Ausnahmefällen eine Versorgung garantieren. Dazu muss der LIEFERANT ggf. Sicherheitsbestände vorhalten oder ein flexibles Produktionsmodell aufzeigen.

Die gewählte Alternative ist während des Qualitätsaudits glaubhaft darzustellen und muss jederzeit auf Anfrage des KUNDEN offengelegt werden.

Sollte sich herausstellen, dass die vereinbarten Maßnahmen nicht ausreichend sind, behält sich der KUNDE das Recht vor, die Einrichtung von Sicherheitsbeständen zu verlangen.

Der LIEFERANT ist verpflichtet, eventuelle Versorgungsengpässe als auch unvorhergesehene Ereignisse während des Transportes, unverzüglich beim zuständigen Disponenten vom KUNDEN anzuzeigen und einen praktikablen Vorschlag zur Lösung des Versorgungsproblems einzubringen.

Falls als Folge eines Ereignisses (beispielsweise LKW-Unfall, Produktionsausfall, Havarie, o.ä.) die Belieferung des KUNDEN gefährdet ist, muss der LIEFERANT unmittelbar eine Lieferung aus einem bei ihm vorgehaltenen Sicherheitsbestand anstoßen, **sofern Sicherheitsbestände im Rahmen- oder Logistikvertrag vereinbart sind [7]**. Gegebenenfalls muss dann - nach Absprache mit dem zuständigen Disponenten des KUNDEN - eine Nachlieferung in kleineren Transporteinheiten zu Lasten des LIEFERANTEN erfolgen, wenn nur dann auf diese Weise ein Produktionsabbruch beim KUNDEN verhindert werden kann.

Falls erst beim KUNDEN Beschädigungen der Teile festgestellt werden, muss der LIEFERANT ebenfalls in der Lage sein, unverzüglich aus einem vorgehaltenen Sicherheitsbestand nachzuliefern, wenn anderweitig die Produktion beim KUNDEN nicht sicher aufrechterhalten werden kann.

Nimmt ein LIEFERANT am Wilo- Behältermanagement teil, so ist dieser verpflichtet Verpackungsengpässe frühzeitig an den jeweiligen Ansprechpartner des KUNDEN zu kommunizieren. Darüber hinaus ist der LIEFERANT bei der Nutzung von Mehrwegverpackungen dazu verpflichtet, eine geeignete Alternativverpackung abzustimmen sowie für den Fall einer Übernutzung des Mehrwegbehälterkreislaufs in Einsatz zu bringen. Sollten Mehrkosten durch eine unnötige Nutzung von Ausweichverpackungen oder nicht abgestimmten Verpackungen entstehen (z.B. durch Umpacken) sind diese vom LIEFERANTEN zu tragen.

Anfallende Kosten für Kurierbeauftragungen zur Beschleunigung der Lieferzeit trägt der LIEFERANT, wenn die Ursache der Verspätung beim LIEFERANTEN liegt. Übernimmt WILO die Kurierbeauftragung, so werden die Kosten dem LIEFERANTEN in Rechnung gestellt. Eine Rechnungsstellung gemäß vereinbarten Incoterm kann dadurch hinfällig werden [7].

2.3. Gefahrgut

Die Vorschriften für den Transport von Gefahrgut sind zu beachten. Der LIEFERANT ist als Inverkehrbringer von Gefahrgut für die Einstufung/Klassifizierung, zulässige Beförderungsart und Beförderungserlaubnis verantwortlich und hat als Verloader bzw. Absender alle anwendbaren Vorschriften für Gefahrguttransporte zu beachten. Beauftragt der LIEFERANT das Verladen an einen Dritten, behält er die Verantwortung zur Einhaltung aller gültigen Vorschriften durch den Verloader. Gegebenenfalls sind zusätzlich länderspezifische Vorschriften der Transitländer zu beachten. Der Versand muss, entsprechend der Versandart, in einer für gefährliche Güter zugelassenen und UN- geprüften und von der Logistik des Empfangswerkes freigegebenen Verpackung erfolgen. Erforderliche Datenblätter, Zulassungsbescheide etc. sind dem KUNDEN unmittelbar nach Eingang der Bestellung dem Gefahrgutbeauftragten der Lokalen Logistik zuzusenden und dem Transporteur rechtzeitig vor Versand zur Verfügung zu stellen. Der LIEFERANT haftet für alle aus der Nichtbeachtung von gesetzlichen Vorschriften entstandene Schäden und Kosten.

Material, das einer Verordnung über gefährliche Güter unterliegt, ist entsprechend den jeweiligen Vorschriften zu verpacken und zu kennzeichnen. Bei der Verpackung in Wellpapp-/Kartons ist wasserfest beschichtetes Material zu verwenden. **Gefahrgutrelevante Dokumente sind der Sendung beizulegen, wie im Kapitel 8.1. Dokumente- beschrieben, sowie zusätzlich in Kopie dem Fahrer auszuhändigen [7].**

2.3.1. Insbesondere verweisen wir auf die Einhaltung von Bestimmungen wie z.B.

- **ADR** (*Accord européen relatif au transport international des marchandises Dangereuses par Route*). Deutsch: Europäische Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße,
- **RIF / RID** (*Règlement concernant le transport international ferroviaire de marchandises Dangereuses* (RID, Anhang C). Deutsch: Regelung zur Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter,
- **IMDG-Code** (International Maritime Dangerous Goods Code),
- **IATA DGR** (International Air Transport Association - Dangerous Goods Regulations).

2.3.2. Nur als Beispiel und nicht erschöpfend zu verstehen sei genannt

Bei Versendung von Lithium-Ionen-Batterien (UN 3480) gelten Verkehrsträger-, Leistungs- und Mengenabhängige Regeln wie Packstückmengenbegrenzungen, Gewichtsbegrenzungen, Verpackungsvorschriften Kennzeichnungsvorschriften und Dokumentationspflichten für Beförderungspapiere. Dabei gelten leistungs- und mengenabhängig auch unterschiedliche Vorschriften oder gar Beförderungsverbote. Für Lithium-Ionen-Batterien in Ausrüstungen oder Lithium-Ionen-Batterien mit Ausrüstung verpackt (UN 3481) gelten ggf. zusätzliche Vorschriften. Analog gelten Vorschriften für Lithium-Metall-Batterien UN 3090 und Lithium-Metall-Batterien in Ausrüstungen bzw. Lithium-Metall-Batterien mit Ausrüstung verpackt (UN 3091).

2.4. Papierlose Kommunikation

2.4.1. Informationswege EDI, WEB-EDI, SLC, Wilo Logistics Portal [7]

Der KUNDE stellt dem LIEFERANTEN ein Kommunikationswerkzeug zur Verfügung. Dieses hat den Zweck, den Kommunikationsaufwand insbesondere hinsichtlich normal laufender Prozesse auf ein Mindestmaß zu reduzieren und somit mehr Konzentration auf Ausnahmen zu ermöglichen, um dessen negative Folgen für Logistik- und Produktionsprozesse proaktiv zu verhindern.

Dabei ist die Auswahl des entsprechenden Werkzeugs von der Leistungsfähigkeit des LIEFERANTEN für Spezialprozesse abhängig.

Werkzeug	Bedeutung	Prozesse
WPC (SLC)	WILO Purchasing Collaboration Portal	Ausschreibungen, Angebotsabwicklung, Austausch von Vertrags- und QS-Dokumenten, sowie Anfragen zur Zustimmung [7].
WEB-EDI	WEB-EDI-Portal der Fa. Seeburger, (SSP-Portal).	Bestellungen, deren Änderungen und Bestätigungen sowie Lieferplanprozesse. Für alle genannten: Lieferavisierung
Wilo Logistik Portal	Das ist eine Benutzer-Schnittstelle zu Wilo's SAP-TM Transportation Management	Freigeben von Transporten zur Abholung (bei FCA) oder Übergabe (bei FOB), Lieferavisierung und hochladen von Dokumenten zur Lieferung. [7]
EDI	Electronical Data Interchange, Datenfernübertragung oder elektronischer Datenaustausch	Bestellungen, deren Änderungen und Bestätigungen sowie Lieferplanprozesse. Für alle genannten: Lieferavisierung

LIEFERANTEN mit eigenem Zugang zum WPC-Portal müssen über das WPC erstellte Anfragen darin beantworten [7].

Die EDI-Abwicklung ist für LIEFERANTEN, die nur Standardprozesse abwickeln (Bestellung, dessen Bestätigung, Lieferplan und Lieferavis) der WEB-EDI- Lösung vorzuziehen. LIEFERANTEN, die nur einen Teil dieser Standardprozesse per EDI abwickeln können oder nur in eine Richtung, müssen die WEB-EDI-Lösung von Seeburger akzeptieren und vollumfänglich verwenden.

Für alle klassischen Bestellprozesse (Bestellprozess und Lieferplanprozess, Änderungen, Bestätigungen und dazugehörige Lieferavisierungen) stellt der KUNDE dem LIEFERANTEN das Seeburger SSP Portal zur Verfügung.

Führt der LIEFERANT über die zuvor genannten Standardprozesse hinaus auch SMI-Prozesse mit dem KUNDEN durch, so wird nur für die betroffenen SMI-Artikel und deren Lieferavisierungen ggf. ein anderes Portal von Seeburger als WEB-EDI-Plattform benutzt (LSP = Logistics Service Professional).

Der KUNDE entwickelt WPC und das Wilo Logistik Portal weiter. Der KUNDE und die Firma Seeburger entwickeln das WEB-EDI-Portal weiter. Der LIEFERANT wird über die Verfügbarkeit neuer Funktionalitäten informiert und muss diese unmittelbar nutzen. Werden zusätzliche Prozesse eingeführt, sind diese nach entsprechender Änderung des Logistikvertrags oder nach Vereinbarung einer Vertragsergänzung zeitnah unter Berücksichtigung von Übergangszeiten umzusetzen. Der Umzug bereits in anderen Portalen vorhandener Prozesse in das Wilo Logistik Portal (z.B. Lieferavis) stellt keinen zusätzlichen Prozess dar und muss nach Mitteilung und Bereitstellung von aktuellen Instruktionen an den LIEFERANTEN unverzüglich für die nächste Fälligkeit umgesetzt werden [7].

2.4.2. Informationswege per Post, Fax oder E-Mail mit PDF-Anhang

Diese Informationswege verursachen erheblichen Mehraufwand und werden beim KUNDEN nicht mehr akzeptiert. Bei Ausnahmen (z.B. Lieferverzug und Störungen) gelten die in den entsprechenden Kapiteln beschriebenen Regelungen.

2.4.3. Verpflichtungen im Zusammenhang mit papierloser Kommunikation

Der LIEFERANT ist für eine selbstständige und rechtzeitige Bearbeitung der vom KUNDEN gesendeten Dokumente verantwortlich.

Um dieses in vollem Umfang zu gewährleisten, hat der LIEFERANT sicherzustellen, dass

- das Zielsystem des KUNDEN für seine Mitarbeiter erreichbar ist
- empfangene Daten weiterverarbeitet werden und nicht an Schnittstellen hängen bleiben
- Vertretungen für den Krankheitsfall oder Urlaub verfügbar und eingearbeitet sind
 - empfangene Dokumente nur einmal verarbeitet werden, so dass beispielsweise eine Bestellsänderung nicht als neue Bestellung verarbeitet wird.

2.4.4. Korrektheit und Vollständigkeit von Daten

Um einen ökonomischen, störungsfreien und ablaufsicheren Wareneingangsprozess beim KUNDEN sicherzustellen, ist der LIEFERANT verantwortlich, stets und zuverlässig die Korrektheit und Vollständigkeit seiner Daten sicherzustellen. Dies gilt für alle Daten, unabhängig davon, ob diese auf Papier gedruckt sind oder in Form übertragener EDV-Daten.

Für die Richtigkeit der Daten in den Bestell-Dokumenten und den KUNDEN-seitigen Stammdaten ist der KUNDE verantwortlich.

3. Bestellprozess, Lieferplanprozess und Spezialprozesse

3.1. Übersicht der Bestellprozesse

Klassische Prozesse	Spezial-Prozesse
Normalbestellung	Kanban
Variante: Lohnbearbeitung	SMI (normalerweise mit Konsignation)
Variante: Kostenstellenbestellung	Konsignation
Lieferplan	

3.2. Liefertermine sind Eintrefftermine

Die in Bestellungen oder Lieferplanabrufen genannten Liefertermine sind stets als Eintrefftermine beim Empfänger zu verstehen. Dieses gilt unabhängig vom Incoterm und somit unabhängig davon, ob der Transport durch den LIEFERANTEN oder durch den KUNDEN verantwortet wird.

3.3. Informationspflicht bei nicht erfüllbaren Mengen oder Terminen

Empfangene Bestellungen bzw. Lieferabrufe sind auf Plausibilität, insbesondere hinsichtlich Mengen, Terminen und Stammdaten (Abladestelle, Ladungsträger etc.) zu prüfen.

Des Weiteren wird grundsätzlich vorausgesetzt, dass der LIEFERANT umgehend die empfangenen Bedarfe auf Erfüllbarkeit hinsichtlich Mengen und Terminen prüft. Bei Unplausibilitäten bzw. Bedarfsengpässen ist unverzüglich der Versorgungsverantwortliche (Besteller) des KUNDEN zu informieren.

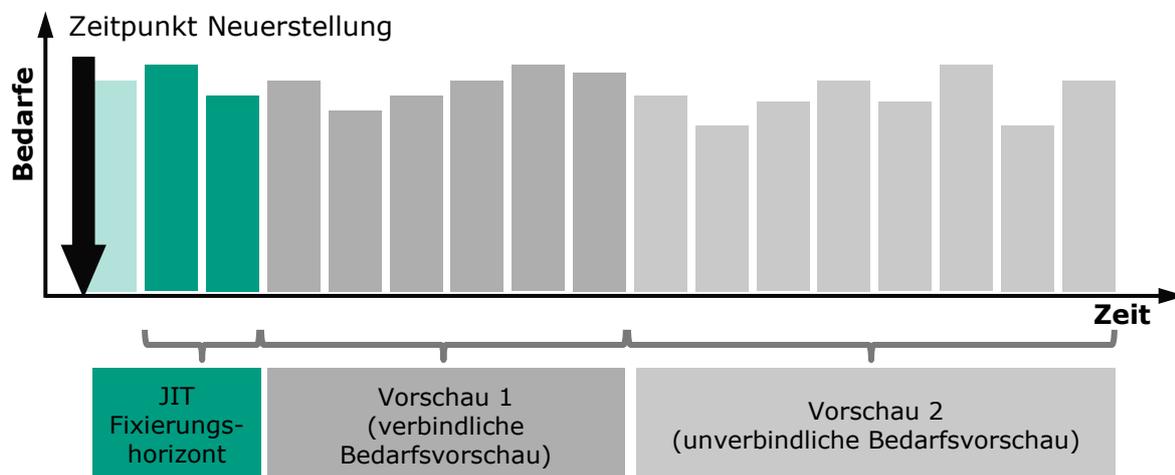
3.4. Bestellung, Normalbestellung, Bestelleinteilung

Eine Bestellung kann sich in Form eines „Bestellabrufs“ auf einen Rahmenvertrag beziehen oder als „Einzelbestellung“ ohne entsprechenden übergeordneten Rahmenvertrag. Der Wunschliefertermin eines Bestellabrufs ergibt sich in der Regel aus zugesagten Lieferzeiten des Rahmenvertrags.

3.5. Lieferplan

Ein Lieferplanprozess unterscheidet sich vom Normalbestellungsprozess darin, dass der KUNDE im vereinbarten Rhythmus (in der Regel wöchentlich) dem LIEFERANTEN jeweils aktuelle rollierende Lieferabrufe für die ab dem Neuerstellungsdatum zählende „eingefrorene Zeitzone“ zusendet und zusätzlich eine Vorschau bzw. Vorausschau für die Wochen und Monate danach. Durch die Vorschau kann der LIEFERANT seine Rohmaterialbeschaffung und Fertigung derart planen, dass er seine Lieferzeit im Vergleich zum Normalbestellungsprozess deutlich verkürzt.

Dieser Prozess bedingt, dass der LIEFERANT nur die sogenannten JIT-Abrufe beliefern darf.



3.5.1. JIT-Fixierungshorizont:

Innerhalb des JIT-Fixierungshorizontes unterliegen alle Änderungen der JIT-Einteilungen in Bezug auf Termin oder Menge der Zustimmung durch den LIEFERANTEN.

Der LIEFERANT muss die abgerufenen Mengen zu den entsprechenden Terminen liefern. Diese Abrufe sind in den Lieferplänen dadurch gekennzeichnet, dass sie innerhalb des Fixierungshorizontes liegen und ein „D“ (für „daily“) als Kennzeichen tragen. Ist zwischen LIEFERANT und KUNDE ein bestimmter Wochentag als Anliefertag vereinbart, wird dieser in den Bedarfsterminen des KUNDEN automatisch berücksichtigt. Bei Schließzeiten des KUNDEN werktags (z.B. gesetzliche Feiertage, Inventur, usw.) wird der vereinbarte Anliefertag auf den davor liegenden Werktag vorgezogen [7].

Die Abrufe und Vorschauen bleiben gültig, bis sie durch den jeweils folgenden Abruf ersetzt werden.

Abrufe gelten als automatisch bestätigt, wenn nicht spätestens am Folgetag der Übermittlung widersprochen wird.

Der LIEFERANT stellt die lieferplanmäßige Versorgung aller Teile während seiner geplanten Betriebschließungen bzw. anderen auftretenden Ereignissen/Störungen in seinem Unternehmen kostenneutral sicher. Eine durch Betriebschließungen bedingte Vorproduktion des Lieferanten und der damit eventuell verbundene, durch die Poolmenge nicht zu deckende Mehrbedarf an Mehrwegverpackungen ist kein Grund für eine Auslieferung in Ausweichverpackung [7].

3.5.2. Verbindliche Bedarfsvorschau (Vorausschau 1):

Auf Vorausschauen darf nicht geliefert werden. Diese sind daran erkennbar, dass sie innerhalb der Vorausschau ein „W“ für Woche oder ein „M“ für Monat tragen.

Innerhalb der verbindlichen Bedarfsvorschau ist der KUNDE berechtigt, die Termine und/oder Menge zu ändern. Der LIEFERANT ist verpflichtet jederzeit lieferbereit zu sein. Der KUNDE ist verpflichtet, die vollständige Lieferung des ursprünglich vorhergesagten Bedarfs dieses Zeitfensters abzunehmen, die Frist hierfür wird individualvertraglich geregelt. Darüber hinaus vorgehaltene Mengen an Produkten oder Rohmaterial verantwortet der LIEFERANT. Wird kein verbindlicher Zeitraum vereinbart (z.B. für Standardprodukte) entfällt die Abnahmeverpflichtung.

3.5.3. Unverbindliche Bedarfsvorschau:

Die unverbindliche Bedarfsvorschau dient lediglich als Information und hat keinerlei verpflichtende Wirkung. Die Unverbindliche Bedarfsvorschau meint alle prognostizierten Bedarfe des KUNDEN über den Zeitraum der verbindlichen Bedarfsvorschau hinaus.

3.6. Kanban-Lieferprozess

Basis für den Kanban-Lieferprozess ist eine Kanban-Leermeldung im KUNDEN-System. Diese verursacht eine automatisch generierte Normalbestellung, die dem LIEFERANTEN als EDI-Nachricht zugeht. Eine Kanban-Bestellung ist in der Regel nicht zu bestätigen, da die Lieferzeit vertraglich festgelegt wird.

3.6.1. Keine automatische Vorschau bei Kanban oder Normalbestellungen

Eine automatische Vorschau zukünftiger oder geplanter Bedarfe, wie beim Lieferplan- oder SMI-Prozess ist im Kanban-Lieferprozess derzeit nicht verfügbar. Ist dieses für die Absicherung der Wiederbeschaffung beim LIEFERANTEN zwingend erforderlich, ist der Planer und Beschaffer des KUNDEN für die manuelle Übermittlung von Vorausplanungen verantwortlich. Dieses kann derzeit nur auf EXCEL-Basis geschehen und per E-Mail übermittelt werden.

3.6.2. Überprüfung und Abstimmung

Bestimmte Artikel können einer Saisonalität unterliegen, daher stimmen sich KUNDE und LIEFERANT bei Bedarf über Anpassungen der Anzahl von Kanban-Kästen und/oder deren Füllmengen neu ab.

Erscheint dem LIEFERANTEN die vereinbarte Behälteranzahl, Behältermenge oder maximale Lieferfrequenz nicht plausibel, so hat er entsprechende Anpassungsvorschläge an den KUNDEN zu richten. Auf keinen Fall darf der LIEFERANT derartige Anpassungen ohne vorherige Genehmigung und Änderung in den KUNDEN -seitigen EDV-Programmen durchführen.

Der LIEFERANT ist verantwortlich den Meldebestand, Sicherheitsbestand und die Wiederbeschaffung in seinen Lagern und EDV-Systemen selbstständig zu überwachen und so eine pünktliche Lieferung gemäß zugesagten Reaktions- und Lieferzeiten zu ermöglichen.

Der LIEFERANT verpflichtet sich, die Einhaltung seiner zugesagten Reaktions- und Lieferzeiten regelmäßig zu prüfen und dem KUNDEN nachzuweisen.

3.7. SMI-Lieferprozess

SMI bedeutet „Supplier Managed Inventory“. Dies ist ein Prozess, bei dem der LIEFERANT für definierte Artikel die bedarfsgerechte Belieferung anhand von transparenten Bestands- und Bedarfsinformationen

des KUNDEN selbstständig innerhalb vereinbarter Mindest- und Maximalbestände steuert. Dieser Prozess ist auch weitläufig als „VMI“ – Vendor Managed Inventory - bekannt.

SMI-Lieferprozesse sind individualvertraglich zu vereinbaren. Wird darin auch die Anwendung von Konsignation vereinbart, findet der Eigentumsübergang auf den KUNDEN nicht bei Ankunft der Nachschublieferrung, sondern erst bei Abruf von vereinbarten Mindest-Teil mengen aus dem entsprechenden Konsignationsbestand in den Produktionsbestand statt.

Basis für die verpflichtende Erstellung von Lieferavis des LIEFERANTEN zu SMI-Lieferungen an den KUNDEN ist ein Lieferplan. Es werden im Gegensatz zum Standard-Lieferplanprozess durch den KUNDEN keine individuellen Abrufe (sogenannte Einteilungen) generiert. Der Lieferplan wird benötigt, um das Lieferavis mit einem entsprechenden Einkaufsdokument und der später folgenden Rechnung zu verknüpfen.

3.8. Konsignationsabwicklung

Konsignation muss nicht zwangsläufig als SMI-Prozess ablaufen. Vielmehr kann unabhängig von der Art der Erstellung des Einkaufsdokumentes Konsignation in Form eines CMI-Prozesses (Customer Managed Inventory) vereinbart werden. Hierbei bleibt die Planungshoheit über zu liefernde Mengen und Termine beim KUNDEN. Die wöchentlichen, 14-tägigen oder monatlichen Bestellmengen oder Lieferplaneinteilungen liefert der LIEFERANT aber in den Konsignationsbestand. Auf diese Weise bleibt der LIEFERANT zunächst Eigentümer. Die einzelnen Tagesabrufe und somit auch die Übernahme des Bestandes aus dem Konsignationslager erfolgen jedoch „just in time“ in Form von Tagesbedarfen.

4. Bestellbestätigung

Der LIEFERANT muss Bestellungen des KUNDEN rechtzeitig bestätigen. Dieses gilt insbesondere für Normalbestellungen, jedoch nicht für Lieferplanabrufe, Kanban-Bestelleinteilungen oder Konsignationslieferungen.

4.1. Welche Bestellungen sind zu bestätigen?

Klassische Prozesse	Bestätigung
Normalbestellung	Pflicht
Kanban (Basis ist Normalbestellung)	NEIN
Variante: Lohnbearbeitung	Pflicht
Variante: Kostenstellenbestellung	Pflicht* [7]
Lieferplan	NEIN
SMI-Lieferung (Basis ist Lieferplan)	NEIN

* Bestellungen zu Dienstleistungen bedürfen keiner Bestellbestätigung oder Avisierung der Lieferung. Bestellungen im Seeburger SSP-Portal zu transportierten Gütern müssen immer bestätigt werden. Findet ein physikalischer Transport statt, ist ein Lieferavis abzusenden.

4.2. Rechtzeitige Bestätigung der Bestellung

Als rechtzeitig gilt eine Bestellbestätigung, sofern diese spätestens am übernächsten Werktag nach Eingang der Bestellposition beim LIEFERANTEN abgesendet wird. Eine frühere Bestätigung ist möglich und ausdrücklich erwünscht. Kürzere oder längere Bestätigungsfristen können individualvertraglich festgelegt werden. Nicht das Erstellen, sondern das Absenden (das sogenannte Publizieren oder Exportieren) ist maßgeblich. Wird dieser Schritt vergessen, gilt der vom KUNDEN eingestellte Liefertermin als bestätigt. Der Punkt 3.3. Informationspflicht bei nicht erfüllbaren Mengen oder Terminen bleibt hiervon unberührt.

4.3. Form der Bestellbestätigung

Bestellbestätigungen werden nur akzeptiert, sofern sie über das WEB-EDI-System des KUNDEN oder per EDI an die vom KUNDEN definierte IT-Adresse übertragen werden.

Bestellbestätigungen per Post, Fax oder E-Mail verursachen erheblichen Mehraufwand und werden beim KUNDEN nicht mehr akzeptiert. Nur in schriftlicher Abstimmung mit dem Einkauf ist es in Einzelfällen möglich, Bestellbestätigungen befristet per E-Mail zu senden. Die Befristung endet, wenn der LIEFERANT sein EDI abstimmungsgemäß hierzu befähigt hat oder an das Web-EDI System angebunden wurde [7].

4.4. Bestätigung abweichender Liefermengen und Termine

4.4.1. Abweichende Mengen

Bestellbestätigungen dürfen nur innerhalb von rahmenvertraglich vereinbarten Unter- und Überlieferungstoleranzen mit abweichenden Mengen bestätigt werden. Bei einem teilweisen oder vollumfänglichen Lieferengpass ist der entsprechende operative Besteller beim KUNDEN unverzüglich und unabhängig von der EDI / WEB-EDI Bestätigung zu informieren. Nur dieser kann anhand seiner eingeplanten Produktionstermine über geeignete Maßnahmen zur anderweitigen rechtzeitigen Bedarfsdeckung seiner Fertigungsaufträge entscheiden.

Ändert sich eine Verpackungseinheit des LIEFERANTEN, so ist dieses mit dem Beschaffer des KUNDEN zu kommunizieren, abzustimmen und von diesem freizugeben [7].

4.4.2. Abweichende Liefertermine

Kann eine Bestätigung im Einzelfall terminlich nicht wunschgemäß erfolgen, so muss der Planer des LIEFERANTEN dieses in der Bestellbestätigung berücksichtigen. Bedingt dieses eine Verspätung, ist dieses unabhängig von der EDI / WEB-EDI- Bestätigung dem operativen Besteller des KUNDEN unverzüglich mitzuteilen, da der Produktionsplan des KUNDEN möglicherweise gestört wird. Aktualisierungen der vorherigen Bestellbestätigungen („Order Response Update“ per EDI oder Web-EDI) sind bei nachträglich auftretenden Änderungen des Liefertermins ebenfalls verpflichtend. Das gilt auch bei mehrfachen Änderungen der gleichen Bestellung [7].

4.4.3. Bedeutung abweichender Bestellbestätigungen für die Lieferantenbeurteilung

Das Lieferdatum wird aus dem KUNDEN-seitigen EDV-System in der Regel anhand von rahmenvertraglich festgelegten Lieferzusagen des LIEFERANTEN vorgeschlagen. In diesem Fall berücksichtigen die Wunschliefertermine bereits die vereinbarte Lieferzeit. Der KUNDE wird daher auch bei Bestellbestätigungen die Zuverlässigkeit des LIEFERANTEN anhand der rahmenvertraglich zugesagten Lieferzeiten beurteilen. Das bedingt, dass eine Lieferung aufgrund einer Bestellbestätigung auf einen späteren Liefertermin nicht als pünktlich gewertet wird, wenn der vorherige Wunschliefertermin auf einer zugesagten Lieferfrist beruht.

4.4.4. Bestätigung abweichender Preise

Wenn Preise in Bestellungen nicht korrekt sind, sind die Fehler mit dem entsprechenden Besteller des KUNDEN möglichst vor der Bestätigung zu kommunizieren. Der Besteller des KUNDEN muss dann ggf. Korrekturen in die Bestellung einpflegen, damit der LIEFERANT bezogen auf Preise nur valide Bestellbestätigungen durchführt. Versäumt der LIEFERANT die Klärung vor seiner Bestätigung, so kann das auch nachgeholt werden. Allerdings bedingt die preisliche Änderung der Bestellung einen erneuten Bestätigungsbedarf. Hierdurch werden Zusatzaufwände bei LIEFERANT und KUNDE bei der späteren Rechnungsprüfung vermieden [7].

4.5. Abweichungen bei Lieferplänen

Beim Lieferplanprozess ist hat die Lieferzeit eine größere vertragliche Bedeutung und Bindung, ähnlich einem Abruf bei einer Rahmenbestellung. Daher hat der LIEFERANT innerhalb vertraglicher Grenzen stets lieferbereit zu sein und somit entfällt bei Übereinstimmung die Bestätigungspflicht. Ist der Lieferant im Ausnahmefall nicht in vollem Umfang lieferfähig, so muss er ohne Verzug den operativen Beschaffer des KUNDEN per E-Mail oder telefonisch informieren. Eine technische Bestätigung auf eine Lieferplaneinteilung ist technisch nicht eingerichtet und nicht gefordert.

Das gleiche gilt für Kanban-Bestellungen und SMI-Lieferungen.

5. Verpackung

Transportverpackungen und Ladungsträger sollen, soweit die vereinbarten Mengen dies erlauben, Transportkapazitäten effizient nutzen. Sie sollen kostengünstig und umweltschonend sein, aber dennoch einen sachgemäßen und qualitätssichernden Transport der Ware gewährleisten.

5.1. Bauteilemengengerüst und daraus resultierende **Verpackungsvorschriften**

Im Rahmen der Gesamtoptimierung hat der KUNDE das Ziel, die internen Logistikdaten wie Behältertyp und –Füllmenge über die gesamte Supply-Chain zu synchronisieren. Der zu verwendende Behältertyp und die dazu gehörende Behälterfüllmenge wird dabei nach dem LINE-BACK-Prinzip an eine optimale Produktionsversorgung ausgerichtet und daran anschließend soweit möglich mit der Beschaffungslosgröße (= ein- oder mehrfache Behälterfüllmenge) synchronisiert.

Die Ergebnisse münden in eine gemeinsam und verbindlich zwischen dem KUNDEN und dem LIEFERANTEN vereinbarte Verpackungsvorschrift. Diese beziehen sich in der Regel auf jeweils einen Artikel. Beliefert ein LIEFERANT mehrere Werke, können unterschiedliche Verpackungsvorschriften gelten.

Die an den KUNDEN zu liefernden Waren sind grundsätzlich in die mit dem KUNDEN vereinbarten Mehrweg- oder Einwegbehälter, ggf. unter Nutzung vereinbarter Einsätze zu verpacken. Dabei ist die vorgeschriebene/abgestimmte Füllmenge, die pro Materialnummer festgelegt wird, zu beachten.

5.1.1. Anforderungen des Verpackungsgesetzes [7]

Der LIEFERANT ist dazu verpflichtet sämtliche Daten bezüglich der für Lieferungen an den KUNDEN verwendeten Verpackungen (Menge pro KLT/Behälter, Menge pro Tray/Inlay/Blister, Palettenmenge, Fotos Packordnung, sonstige verwendete Verpackungsmaterialien, Lieferung auf Reinpalette oder Mischpalette, Maße und Gewichte Behälter/Palette/Ladungsträger, verwendete Grundmaterialien für Behälter/Palette/Ladungsträger, Stapelbarkeit, maximale Aufstapellast der Großbinde, Kosten für sämtliche Verpackungskomponenten etc.) vorzuhalten und auf Aufforderung, mindestens einmal pro Jahr jedoch unaufgefordert zu übermitteln.

Der LIEFERANT ist dazu verpflichtet die korrekten Packdaten bei jeder Avisierung zu übermitteln.

Besteht eine Verpackung, die zwischen KUNDE und LIEFERANT definiert ist, so ist diese zu verwenden. Die abgestimmte Verpackung dient der optimalen Produktionsversorgung und Materialschutz. Wird in anderweitiger Verpackung angeliefert ohne dafür vorhandene Freigabe durch den KUNDEN, so ist die Sendung fehlerhaft und kann durch den KUNDEN reklamiert werden. Entstehen dem KUNDEN Umpackkosten ist vom LIEFERANTEN Schadenersatz zu leisten. Das gilt auch bei Versäumnissen in der Planung des LIEFERANTEN einer kurzfristigen Vorziehung der Produktion, z.B. vor Werksferien usw.

Ein Katalog über die Standardbehälter des jeweiligen KUNDEN ist verfügbar und kann auf Anfrage zur Verfügung gestellt werden.

Änderungen des Verpackungsgesetzes aufgrund der neuen EU-Verpackungsverordnung sind fristgerecht umzusetzen.

5.2. Anforderungen an die Verpackung, wenn keine Verpackungsvorschrift besteht

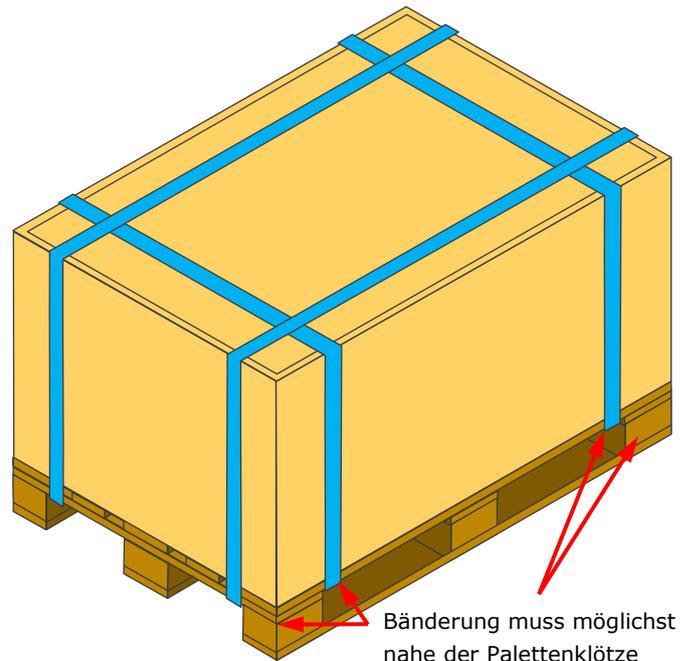
So lange keine Verpackungsvorschrift bzw. Verpackungsspezifikation [7] zwischen dem LIEFERANTEN und dem KUNDEN abgestimmt wurde, liegt die Verantwortung für eine transport- und handhabungsgerechte Verpackung, Konservierung, Umreifung und sonstige innere Ladungssicherung, die eine beschädigungsfreie Anlieferung bis zum Verbrauchsort sichert, sowie die Verantwortung dafür, dass alle logistischen Belange im Produktionsprozess und in der Serie abgesichert sind, nach den im Folgenden beschriebenen Richtlinien allein beim LIEFERANTEN. Auch bei Anwendung einer Verpackungsspezifikation trägt der LIEFERANT die Mitverantwortung zur Gewährleistung einer sicheren Transport- und Handhabungsverpackung [7].

Unabhängig von der Verpackungswahl ist sicherzustellen, dass die Lieferung den folgenden Anforderungen genügt:

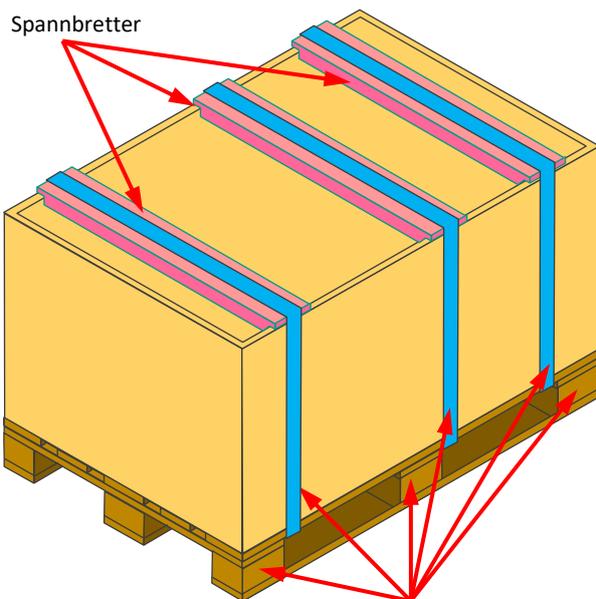
- Ladungsträger und Transportverpackungen sollen eine sichere und ressourcenschonende Handhabung während des Ladens, des Gütertransports, des Entladens sowie während des Transports und der Entnahme von Teilmengen beim KUNDEN gewährleisten.
- Mehrwegbehälter sollen unter Beachtung der Wirtschaftlichkeit des Transportes und des Tauschprozesses gegenüber Einwegbehältern bevorzugt werden. Mehrwegbehälter sind aus dem Pool an bei WILO eingesetzten Standardbehältern auszuwählen oder von dem Wilo-Behältermanagement freizugeben.
- Sollte der Einsatz von Mehrwegverpackungen unwirtschaftlich sein, so ist vom LIEFERANTEN eine geeignete Einwegverpackung vorzuschlagen. Diese muss vom KUNDEN freigegeben werden.
- Im Werk Dortmund und seinen externen Lagerdienstleistern ist die Anlieferung auf Einwegpaletten unzulässig und kann nur nach Freigabe durch den KUNDEN als Sondervereinbarung durchgeführt werden [7].
- Der Verschluss von Gebinden mit Schrauben und Nägeln, welche nach dem Öffnen der Verpackung offen liegen ist aus Gründen der Arbeitssicherheit nicht gestattet [7].
- Mehrwegbehälter müssen sauber, sicher und nach aktuellen Normen tauschfähig sein. Bei Pool/DB-Gitterboxen DIN 15155 ist der KUNDE seinen rechtschaffenden LIEFERANTEN gegenüber zur Rückgabe von tauschfähigen Gitterboxen verpflichtet. Ein Tausch von -nach gleichen Maßstäben- nicht tauschfähigen Gitterboxen führt zu erheblichen Verlusten und einer nicht hinnehmbaren Benachteiligung des KUNDEN und wird daher abgelehnt. Die Sammlung und Rückgabe nicht tauschfähiger Gitterboxen ist nicht möglich.
- Bei elektronischen Bauteilen ist, wenn durch Zeichnung, Bestellung oder Verpackungsanweisung Schutz vor elektrostatischer Ladung vorgeschrieben wurde, ESD- taugliche Verpackung zu verwenden. Der höchst zulässige Oberflächenwiderstand einer ESD-tauglichen Verpackung beträgt 1×10^9 Ohm [7].
- Alte Beschriftungen sind vor Einsatz des Behälters zu entfernen. Die ordnungsgemäße Neukennzeichnung ist durch den LIEFERANTEN sicherzustellen.
- Eine 2-fache Stapelfähigkeit ist mindestens zu gewährleisten und ausreichende Transportsicherung zu ermöglichen. Das gilt auch für Einwegverpackungen. Bei Überschreitung des folgenden durchschnittlichen Palettengewichtes eines LIEFERANTEN kann auf die Stapelbarkeit verzichtet werden:
- Landfracht: > 750 kg
- Internationale Containerfracht Stückgut (kleine Sendungen bis 5 Paletten): 1000 kg
- Ggf. ist für die Herstellung der Stapelbarkeit ein Leer-KLT oder Leer-Karton einzusetzen.
- Ist im Ausnahmefall eine nicht stapelbare Verpackung vereinbart, so ist ein entsprechender Aufstapelschutz anzubringen (Beispiel gemäß Bild rechts). Ein einfacher Hinweis reicht nicht.
- Die Verwendung recyclingfähiger Materialien ist erwünscht. Durch die Verwendung von umweltfreundlichem Verpackungsmaterial soll die Vermeidung von Verpackungsabfällen, Wiederverwendbarkeit von Verpackungen, einfaches Recycling, und die Verwendung von möglichst wenig Verpackungsmaterial unterstützt werden. Auf Verbundstoffe und loses Füllmaterial, wie Verpackungschips, ist möglichst zu verzichten.
- Umreifung: Auch leichte Transporteinheiten sind zu umreifen. Wickel- oder Schrumpffolie reicht auch dann nicht aus, wenn die Palette mit Hilfe der Folie fixiert wird.
- Darüber hinaus sind grundsätzlich Kunststoffbänder aus PET einzusetzen. Der Gebrauch von Stahlbändern ist aus Gründen der Arbeitssicherheit nicht gestattet. Ausnahmen sind durch die Logistik des Empfängerwerkes in Verpackungsvorschriften explizit gefordert.
- Das mögliche Einschneiden von Umreifungsbändern in Kartonagen und Behältern ist mittels Kantenverstärkungen zu verhindern. Übermäßig angezogene Bänder, die die Außenverpackung deformieren, sind untersagt und werden ggf. an den LIEFERANTEN reklamiert [7].
- Bei leichteren Transporteinheiten bis zu einem Gesamtgewicht von 300 kg können 2 Bänderungen, jeweils längs oder quer, möglichst nahe der Palettenklötze eingesetzt werden.
- Bänder müssen vertikal sein. Schräg angebrachte Bänder sind nicht gestattet.



- Schwere Transporteinheiten ab 300kg sind mit 4 Bändern, jeweils 2 längs und 2 quer, möglichst nahe der Palettenklötze zu sichern (siehe Bild rechts). Sie sind zur Erreichung der Stapelbarkeit ggf. zusätzlich durch senkrechte Verstärkungen aus Holz oder Presskarton zu stabilisieren.
- Solche Transporteinheiten sind zusätzlich durch Spannbretter oder Deckel mit Unterzug zu stabilisieren, sofern sie mit faltbaren Stapelrahmen aufgebaut sind. Die Spannbretter verringern Querkräfte, die die Verpackung deformieren und konzentrieren die Spannkraft senkrecht zur Palette hin (siehe nachfolgendes Bild).

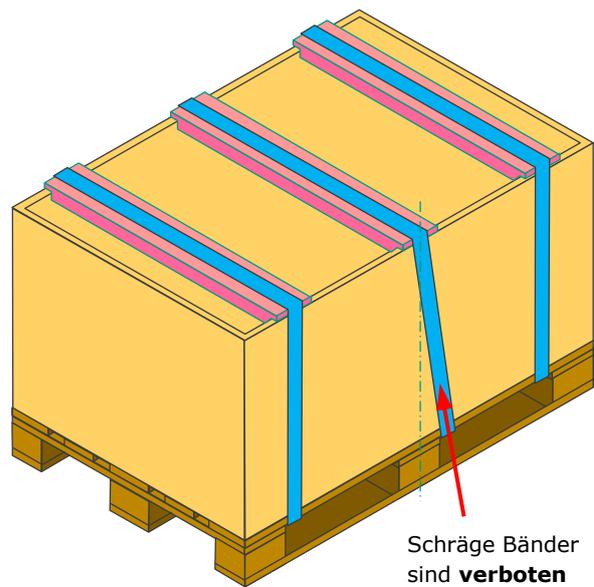


Bänderung muss möglichst nahe der Palettenklötze angebracht werden.



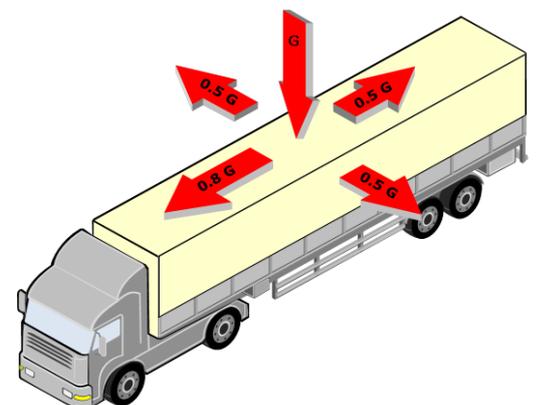
Spannbretter

Bänder müssen nahe der Palettenklötze angebracht sein

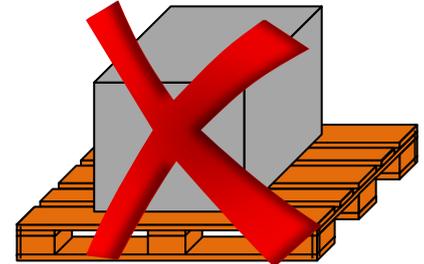
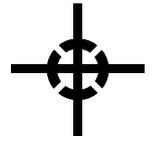


Schräge Bänder sind **verboten**

- Der LIEFERANT hat sicherzustellen und bei Bedarf dem KUNDEN gegenüber nachzuweisen, dass die Qualität seiner Euro- oder Einwegpaletten, **Stapel**rahmen oder Paletten-Kartons die erforderliche Tragfähigkeit aufweisen. Die erforderliche Tragfähigkeit hat neben der Stapelbarkeit die typischen Belastungen und Fliehkräfte der jeweiligen Frachtart zu berücksichtigen (siehe Bild rechts für Landfracht bzw. Seite 15 für Seefracht).
- Die Unterfahrhöhe von Paletten und anderen Transporthilfsmitteln muß entsprechend DIN 15145 mindestens 100 mm und die freie Einfahrbreite mindestens 600 mm betragen. Andere Ladehilfsmittel sind nur nach Genehmigung des lokalen Logistikmanagements des Empfängers zu verwenden.



- Die Kipp-Sicherheit ist sicherzustellen. Ggf. ist der Spediteur anzuweisen, zusätzliche Ladungssicherung zu verwenden. Die Palette muss doppelt so breit sein wie die Hälfte der Packstückhöhe.
- Bei Transporteinheiten, in denen das Gewicht nicht gleichmäßig verteilt ist, muss der Schwerpunkt mit dem dafür vorgesehenen Norm-Symbol (siehe rechts) gekennzeichnet sein.
- Allgemein sind Ladehilfsmittel mit den Abmaßen 1200x800mm oder 800x600mm zu verwenden. Die Palettierung darf Ladefläche nicht verschwenden (siehe dazu Bild rechts), ggf. ist eine Halbpalette oder Sonderpalette zu verwenden, die dem verwendeten Karton angepasst ist. Geringe Überstände der Palette über die Ware werden toleriert, sofern dieses dem Schutz des Transportgutes oder zur Erreichung der Kippstabilität geschuldet ist.
- Überstände von Waren über die Transportpalette sind nicht gestattet. Wenn die Außenmaße des transportierten Artikels dieses verlangen, ist eine entsprechend größere Palette nach vorheriger Abstimmung mit der Logistik des Empfängerwerkes einzusetzen. Für alle Landtransporte und alle Waren, die sich zweckmäßig auf Euro-Palettenmass transportieren lassen, gelten die maximalen Abmessungen (Länge x Breite der Transporteinheit) von 1200 x 800mm.
- Für Werk Dortmund sind Holzkisten und -Verschläge untersagt. Stattdessen sind stabile Kartonagen zu verwenden.



5.2.1. Belastungsgerechte Verpackung

Alle Verpackungen müssen belastungsgerecht dimensioniert werden. Sind per Verpackungsspezifikation, Rahmen-, oder Logistikvertrag einer KUNDEN-Lokation Einwegpaletten zugelassen [7], müssen diese nach DIN EN ISO 8611-1 „Paletten für den Gütertransport– Flachpaletten“ geprüft sein. Der LIEFERANT hat auf Anforderung durch die betroffene Werkslogistik ein Prüfungszeugnis des Palettenherstellers zur Verfügung zu stellen. Bei Transportschäden gehen wir, unabhängig vom Incoterm und der Verantwortung für die Buchung des Transports, davon aus, dass die Verpackung nicht belastungsgerecht dimensioniert war. Bei Transportschäden oder Haftpflichtschäden (Beschädigung des Eigentums Dritter) hat der LIEFERANT als Absender den Nachweis zu erbringen, dass seine Verpackung neben der Belastbarkeit für Eigengewicht, Stapelbarkeit, der für die Transportart zu erwartenden Flieh- und Bremskräfte auch die entsprechenden Zurrkräfte gemäß den Vorschriften aus der EN12915 und VDI 2700 (Ladungssicherung, Verzerrung) aufnehmen konnte.

5.2.2. Leerguttausch und Rücktransporte, Pool-Tauschverpackungen

DB-Euroflachpaletten (UIC 435-2) und DB-Eurogitterboxen (UIC 435-3) sind in Tausch-Ländern mit dem abholenden Spediteur zu tauschen. Es werden nur Gebinde der Güteklasse B oder besser getauscht. Nach DIN 15155/8 und UIC 435-3 / 435-4.

Hierzu hat der LIEFERANT Tauschkonten beim Spediteur zu akzeptieren. Die Frequenz der Abstimmung liegt in Verantwortung von LIEFERANT und Spediteur. Der Ausgleich kann ggf. per Gutschrift erfolgen [7]. Ein Zug-um Zug Tausch ist in der Regel nicht möglich.

Beim KUNDEN werden POOL-Tauschverpackungen mit dem Spediteur im Regelfall 1:1 getauscht. Bei größeren Verpackungsmengen wird ein Ladehilfsmittel-Beleg (LHM-Beleg) ausgefüllt und dem Spediteur mitgegeben. Mit dem LHM-Beleg kann der Spediteur den Ausgleich des Saldos im Nachgang mit dem KUNDEN abwickeln. Der Ausgleich ist monatlich oder nach Aufforderung innerhalb von 4 Wochen zu begleichen [7].

Kurierdienste für Expressfahrten nehmen am Pool-Tauschverfahren nicht Teil. Der LIEFERANT muss in derartigen Ausnahmen die Paletten zur Aufwandsreduzierung in seiner Warenrechnung abrechnen. Gitterboxen sollte der LIEFERANT möglichst nicht per Kurierdienst versenden. Ggf. muss mit der Logistik des empfangenden Werks zuvor abgestimmt werden, ob die Ware auf Paletten umgepackt werden muss oder eine nachträgliche Rückgabe erfolgt [7].

Ansonsten gelten für LIEFERANTEN- oder KUNDEN-Spezifische Verpackungen, wenn individualvertraglich nichts anderes bestimmt ist, die folgenden Regelungen:

Bei Frachtführerschaft des KUNDEN für das Vollgut, werden die Rücktransporte des Leergutes durch den KUNDEN beauftragt und bezahlt.

Bei Frachtführerschaft (Warentransport) durch den LIEFERANTEN hat der LIEFERANT den Rücktransport zu organisieren und zu bezahlen.

5.2.3. Ergänzende Anforderungen für Paket-Sendungen

- Kleinsendungen (**vereinzelte** Paket-Sendungen bis maximal 31,5kg) dürfen nicht palettiert werden.
- Die Abholung durch einen Paketdienstleister muss unpalettiert ermöglicht werden.
- Beinhaltet ein Paket innerhalb der äußeren Verpackung einzelne getrennte Losgrößen, die mittels Kartons, Trays, Einlagen, KLT oder Tüten getrennt sind, so darf jede einzelne Losgröße maximal 10 kg wiegen und das Paket darf maximal 31,5kg wiegen. Sind keine Losgrößen-Verpackungen eingesetzt, so darf das Paket nur 10kg wiegen.
- Die EU plant zur Verbesserung des Gesundheitsschutzes von Mitarbeitern die Gewichtsgrenze von Paketen herabzusetzen. Eine Gesetzliche Regelung mit niedrigerem Gewicht entfaltet sofortige Wirkung [7].

5.2.4. Zusätzliche Anforderungen für Sendungen aus Nicht-EU-Ländern

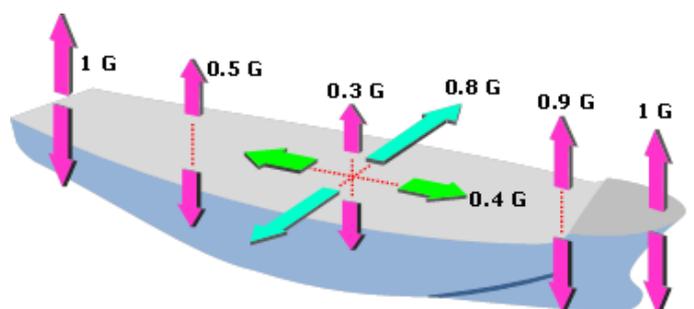
- Für Transporte, die eine EU-Außengrenze queren, müssen Verpackungen unabhängig der Regelungen dieser Richtlinie die rechtlichen Grundlagen des Empfangslandes und aller durchquerten Transitländer einhalten.
- Holz aus illegalem Einschlag darf nicht für Produkt- oder für Verpackungsbestandteile verwendet werden. Der LIEFERANT hat ggf. als Inverkehrbringer alle gesetzlichen Nachweispflichten und die Sorgfaltspflichtregelung nach dem FELGT-Abkommen (Forest Law Enforcement Government and Trade) zu beachten.
- Paletten, Holzrahmen, Holzbalken oder Holzkeile oder andere Verpackungsbestandteile aus Vollholz, die eine EU-Außengrenze queren, müssen dem jeweilig aktuell gültigen IPPC-Standard, derzeit ISPM 15 entsprechen. Sie müssen den IPPC-Stempel tragen (siehe Bild rechts). In Ländern, in denen HT (Heat Treatment) erhältlich ist, ist den LIEFERANTEN die Verwendung von Holz mit MB (Begasung mittels Methylbromid) verboten.
- Für Sperrholz- oder Spanplatten-Materialien, für die keine ISPS-Zulassung erforderlich ist, ist in der Handelsrechnung ein Hinweis „PACKAGING CONSISTS OF NON-SOLID-WOOD“ einzufügen.
- Auch für Nicht-EU Länder kann der Einsatz von Mehrwegverpackungen mit der Werkslogistik des betroffenen Empfangswerkes geprüft werden [7].



5.2.5. Zusätzliche Anforderungen für Seefracht-Sendungen

- LIEFERANTEN, die per Seefracht liefern, müssen, wenn in artikelbezogenen Verpackungsvorschriften nichts anderes vorgeschrieben wurde, immer die Exportpalette 1140x760mm verwenden. Entsprechend passende Außenverpackungen, (z.B. eckenverstärkte Palettkartons) sind zu verwenden. Für kleinere Gebinde muss ggf. eine entsprechende Halpalette oder Viertel-Palette verwendet werden **die in Länge und Breite für die Containerverladung optimiert sind** [7].

- Die Verpackung muss neben der geforderten 2-fachen Stapelbarkeit auch für die typischen Belastungen eines Überseetransports ausreichend und sachgerecht dimensioniert sein. Dabei ist zu berücksichtigen, dass nach oben gerichtete Kräfte die Reibung der Packstücke untereinander verringern. Die nach unten gerichteten Kräfte addieren sich zur eigentlichen Gewichtskraft „G“ (Siehe Bild rechts).



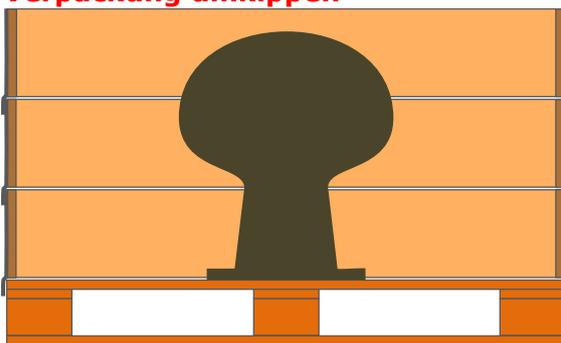
- Kartonverpackungen für Seefrachtverladung müssen für den 7,5-fachen Stapelstauchwiderstand („upset pressure“) ausgelegt sein, wie ein entsprechend sachgerecht dimensionierter Karton für den Landtransport.

- Der LIEFERANT muss den höheren Anforderungen an den Korrosionsschutz Rechnung tragen. Bevorzugt wird der Einsatz von VCI-Papier oder -Beuteln [7].

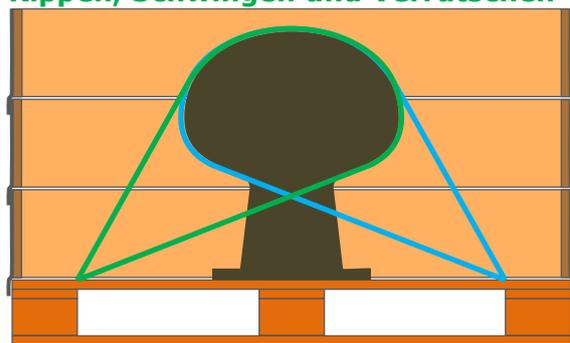
5.3. Anforderungen an den Verpackungsprozess

- Der LIEFERANT ist jederzeit für die Verpackung der an den KUNDEN zu übersendenden Artikel verantwortlich.
- Die Teile sind ohne Qualitätseinbußen und frei von Verschmutzungen in sauberen, technisch einwandfrei belastbaren Ladungsträgern anzuliefern.
- Empfindliche Teile sind ordnungsgemäß und sachgemäß zu polstern.
- Ist keine gesonderte Konservierung durch den KUNDEN vorgegeben, so sind die Waren in Anbetracht der Transportentfernung, der durchquerten Klimazonen und der Jahreszeit sachgemäß zu konservieren. Der LIEFERANT muss die Verwendbarkeit seiner Waren beim KUNDEN sicherstellen, ohne dass diesem Mehrkosten für Rostentfernung oder Umpackvorgängen entsteht.
- Grundsätzlich sind horizontale Kräfte in Transportverpackungen zu verhindern. Das gilt auch für Gitterboxen. Daher müssen bei Waren, bei denen es durch Schwingen, Kippen, Verrutschen, Rollen oder durch die Geometrie der Artikel selbst zu Schäden oder zu Gefahren kommen kann, Maßnahmen getroffen werden, laterale Kräfte aufzunehmen oder zu verhindern. Derartige Maßnahmen sind die Verwendung von Trenneinsätzen, Zwischenlagen, innere Bänderung, Stützbalken, Keile oder Füllmaterial. Artikel dürfen aus Sicherheitsgründen keinesfalls auf einen Ladungsträger genagelt werden. Eine Verschraubung ist ausschließlich auf Anweisung in Verpackungsspezifikationen oder nach Freigabe des Empfängerwerks zulässig [7]. Siehe dazu folgende Bilder.

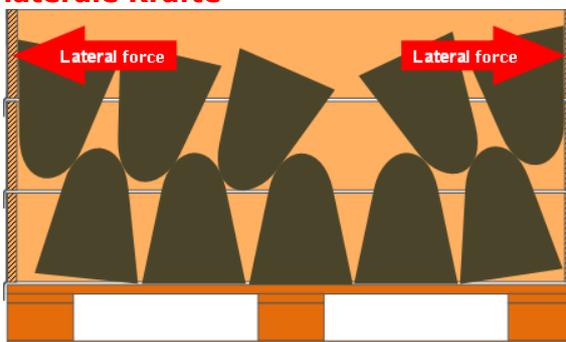
NICHT OK: Ware kann innerhalb der Verpackung umkippen



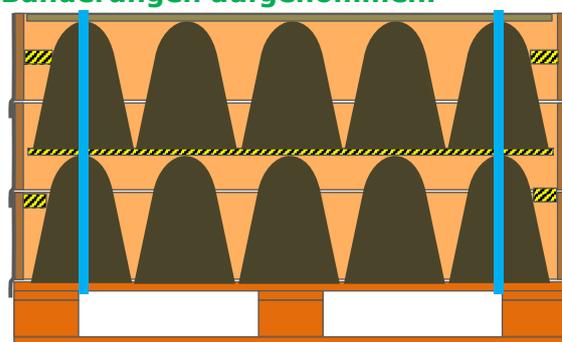
OK: innere Bänderung verhindert Kippen, Schwingen und Verrutschen



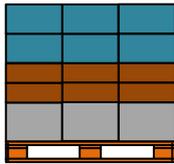
NICHT OK: Art der Verpackung und Geometrie der Teile verursacht laterale Kräfte



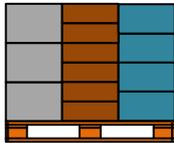
OK: Laterale Kräfte sind durch Zwischenlagen und innere Bänderungen aufgenommen.



- PVC-Säcke in Palettengröße sind bei kleineren Teilen einzusetzen, die als "Schüttgut" in Gitterboxen, Stapelrahmen oder Kartonverpackungen eingepackt werden. Der Kunststoff sack verhindert das Auslaufen durch den Palettenboden oder durch die schwächsten Stellen der Außenverpackung.
- Es ist grundsätzlich artikelrein anzuliefern, das heißt ein Artikel pro Packstück. Wenn Mischpaletten nicht vermieden werden können und von dem betroffenen Einkauf genehmigt worden sind, sind die Ladungsträger der einzelnen Artikel deutlich sichtbar zu trennen und derart zweckmäßig zu organisieren, dass eine Entnahme jedes einzelnen Artikels bis zum Aufbrauch möglich ist (siehe nachfolgendes Bild).



FALSCH:
nur der „blaue Artikel“ ließe sich entnehmen.



RICHTIG:
Jeder Artikel ist für sich bis zu dessen Aufbrauch entnehmbar.

Jegliche Abweichungen hinsichtlich der in den vorherigen Abschnitten beschriebenen Anforderungen können durch den KUNDEN an den LIEFERANTEN unter Einforderung einer Vertragsstrafe reklamiert werden.

5.4. Ladegewichtsermittlung

Für die anschließenden Schritte der Liefer- und ggf. Transportavisierung muss der LIEFERANT die exakten Bruttogewichte und Sendungsvolumen ermitteln. Das bedeutet je Ladeinheit bzw. Packstück ist das Gewicht in kg, die Maße der Länge, Breite und Höhe in cm und das Volumen in m³ zu ermitteln. Bei internationalen Paketlieferungen oder Luftfracht sind meistens cm³ anstelle von m³ anzugeben, in diesen Fällen müssen entsprechend cm³ ermittelt werden. Bei Containerlieferung ist darüber hinaus das Bruttogewicht des gepackten Containers festzustellen und zu avisieren.

5.4.1. Maximales Gewicht und Dimensionen

Wenn nicht in Verpackungsvorschriften oder -spezifikationen anderslautend **zwischen KUNDE und LIEFERANT [7]** vereinbart und Gewicht und Dimensionen des zu liefernden Materials dieses erlauben, beträgt das maximale Gewicht inklusive Verpackungsmaterial und Transporthilfsmittel pro Transporteinheit je Empfängerwerk wie folgt:

Land / Standort		Maximalgewicht je zu belieferndem Standort		
		Transportpalette (1)	Ausnahme	maximale Standard-Höhe
Deutschland				
EUROPA	DE Dortmund	1000 kg		1000 mm
	DE Werne	1000 kg		1000 mm
	DE Bergkamen	1000 kg		1000 mm
	DE Hof	1000 kg		970 mm
	DE Hof, Lager Leupold	750 kg		1050 mm
	FR Aubigny	1000 kg		1100 mm
	FR Laval oder Louverné	750 kg		890 mm
	SE Växjö	750 kg		1200 mm
	UK Burton Upon Trent	1000 kg		500 mm
Andere Länder	CN Beijing	750 kg		1100 mm
	CN Qinhuangdao	1000 kg	750 kg Gitterbox 800 kg Halbpalette	1100 mm
	IN Pune	No limit	(2)	1000 mm
	IN Kolhapur	No limit		
	KR Busan	800 kg		900 mm
	RU Noginsk	800 kg		1100 mm
TR Istanbul	800 kg		1400 mm	

(1) Europalette oder Einwegpalette 1200x800mm, Exportpalette 1140x760mm oder Gitterbox.

(2) Wenn vereinbart, werden auch Paletten 1000x1000mm und größer eingesetzt.

Abweichungen zur obigen Tabelle durch artikelbedingte Geometrie oder Gewicht sind zulässig, wenn diese vorab mit der Logistik des Empfängerwerks abgestimmt wurden [7].

5.4.2. Zusätzliche Anforderungen an den Verpackungsprozess für Seefracht-Sendungen

Bei Container-Verladung hat der LIEFERANT, wenn einzelne Verpackungen durch zu große Zwischenräume kippen oder rutschen können, Luftsäcke einzusetzen (siehe Bild rechts).

Die jeweils aktuellen CTU-Packrichtlinien (Container Transport Unit) der Internationalen Seeschiffahrts Organisation (IMO) und der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO) sind einzuhalten [7].

Bei Verladung zur Bereitstellung an Spediteure oder deren Container-Packdienstleister, hat der LIEFERANT die Spediteure entsprechend schriftlich anzuweisen. Palettierung, Außenverpackung und Bänderung müssen derart beschaffen sein, dass der Spediteur oder sein Container-Packdienstleister die CTU-Packrichtlinien einhalten kann [7].



- Für Artikel, die korrosions sensitiv sind, ist die Ware zunächst in einen VCI-Beutel einzupacken.
- Reste von Klebebandstreifen an den Türen von Überseecontainern sind vor Beladung des Containers rückstandslos zu entfernen.

5.5. Änderungen/Wechsel von Verpackungen

Der LIEFERANT ist jederzeit berechtigt, dem KUNDEN neue Verpackungsstandards vorzuschlagen. Darüber hinaus ist er im Bedarfsfall auf Anforderung des KUNDEN verpflichtet bei der Neubewertung der Verpackung mitzuwirken. Hierzu ist das Potential der Kosten-Veränderung, Stapelbarkeit bzw. die statische und dynamische Lastfähigkeit und bei Mehrwegbehältern, deren Klappaufwand sowie Dimensionen im eingeklappten Zustand mit dem KUNDEN nach open-book- Grundsätzen zu kommunizieren. Vor einer entsprechenden Genehmigung können diese allerdings nicht in die Serien-Belieferung übernommen werden. Für die Serien-Belieferung gilt die neue Regelung erst nach Erstellung und gemeinsamer Freigabe einer neuen Anlage.

Verpackungsversuche sind zuvor mit der Logistik des Empfangswerkes des KUNDEN derart abzustimmen, dass eine Verfolgung und Begutachtung gewährleistet ist. Sollte die vorgeschlagene Verpackung nicht mit KUNDEN-Prozessen kompatibel sein, so hat der KUNDE das Recht, diese abzulehnen [7].

6. Beschriftung und Packstücketikettierung

6.1. Kennzeichnung der Artikel selbst

Bei Anlieferung müssen sowohl die (Um-)Verpackungen als auch die Produkte selbst gemäß den mit dem KUNDEN getroffenen Vereinbarungen und den mitgeltenden Verpackungsvorschriften gekennzeichnet sein.

6.2. KUNDEN-seitige Beschriftung

Sind an Mehrwegverpackungen (Kleinladungsträger und Großladungsträger) Einsteckvorrichtungen vorhanden, so sind diese für die Packstückauszeichnungen zu verwenden [7].

Andernfalls sind Transporteinheiten mit zwei Packstückauszeichnungen gemäß VDA 4994 GLT (210x148mm) inhaltlich an zwei aufeinanderfolgenden Seiten zu kennzeichnen. Bei Paket-Lieferungen reicht jeweils ein Etikett (siehe auch Bild in 6.3.). VDA-Etiketten werden bei Lieferavisierung über das WEB-EDI-Portal des KUNDEN nebenbei und automatisch erzeugt sowie verfügbar gemacht. Das gilt auch für das Mischpalettenetikett. Bei Avisierung über EDI muss das System des LIEFERANTEN diese produzieren.

Bis auf Widerruf dürfen die inhaltlich sehr nahekommenden Etiketten GLT VERSION 4.0 der VDA 4902 Norm weiterhin verwendet werden. Lieferanten, die von VDA 4902 auf VDA 4994 umstellen, dürfen ohne vorherige Rücksprache auf die neue Norm umstellen.

Die Positionierung muss bei Paletten stets im unteren Viertel erfolgen, damit die Beschriftung nach einem eventuellen Abschneiden halb aufgebrauchter Palett-Kartons oder dem Abnehmen von Stapelrahmen erhalten bleibt (siehe Grafik rechts).

Nur bei DIN-Gitterboxen ist die Beschriftung an die dafür vorgesehene Beschriftungstafel oben rechts an der Vorderwandklappe anzubringen. Die Beschriftung auf der Kurzseite muss ebenfalls oben rechts angebracht werden.

Kennzeichnungen müssen gegen Verlieren gesichert sein. Grundsätzlich gilt hierfür, dass Aufkleben von Papieretiketten nur auf Einwegverpackungen erlaubt ist.

Das Bekleben von Mehrwegverpackungen ist unzulässig. Auf GLTs oder KLTs sind Kennzeichnungen in dafür vorgesehene Einsteckvorrichtungen einzustecken. Bei Gitterboxen und Mehrwegverpackungen ohne Einsteckvorrichtung ist ggf. ein rückstandsfrei entfernbare Klebepunkt zu verwenden. Das gilt für Packstücketiketten und Dokumententaschen gleichermaßen.

Leer-KLTs oder Kartons, die zur Herstellung der Stapelbarkeit allein verwendet werden, sind als solche zu kennzeichnen.

Bei Lieferung einzelner KLT oder Kartons und der Beschriftung von Losgrößen-KLTs darf wahlweise das Etikett VDA 4994 GLT oder VDA 4994 KLT verwendet werden. Dieses ist an die kurze Seite (Stirnseite) anzubringen. Reicht die Höhe des Kartons oder des KLT nicht, um ein ungefaltetes GLT-Etikett zu verwenden, ist das KLT-Etikett verpflichtend zu verwenden.

Wird für einen Übergangszeitraum von maximal 6 Monaten nach Unterschrift der Logistikvertrags gemäß Verpackungs-Vereinbarung ein LIEFERANTEN-eigenes Label nach anderem Standard akzeptiert, so sind für nach dem VDA 4994 [7] - Standard fehlende Daten zusätzliche Etiketten (z.B. Adress-Etiketten) hinzuzufügen.

LIEFERANTEN-eigene Label sind vom KUNDEN standortspezifisch freizugeben. Sollten WILO-Standardbehälter eingesetzt werden, so ist der VDA 4994 Standard vom LIEFERANTEN zwingend umzusetzen. Die bisherigen VDA 4902 Etiketten behalten jedoch bis auf Widerruf ihre Gültigkeit. Sollte der VDA- Standard nach Ablauf der vereinbarten Übergangsfrist nicht eingehalten werden, so wird eine Vertragsstrafe pro Lieferung in Rechnung gestellt [7].

Die Mindestangaben (ohne VDA -Aufkleber) sind hierfür: Lieferscheinnummer, KUNDEN-Artikelnummer, Menge, Packstück-Nummer, KUNDEN-Bestellnummer, Bestellposition und Chargennummer [7] jeweils zusätzlich zur Klarschrift als Barcode im Code 128. In Klarschrift (ggf. ohne Barcode) ist das Bruttogewicht in kg anzugeben. Für den ggf. separaten Adressaufkleber gelten die Angaben: Absender und Warenempfänger.

Sendungen, die aus mehreren Packstücken und aus einem Lieferschein bestehen, sind fortlaufend zu nummerieren (z.B.: „Palette 1 von 3“). Dies gilt nicht bei Anwendung des VDA- Etiketts.

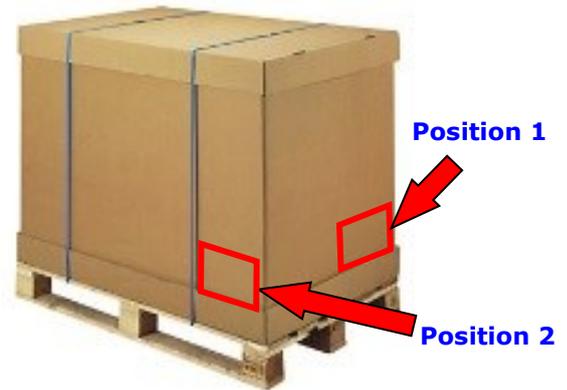
Ist vom KUNDEN die Chargennummer gefordert, muss diese auf dem entsprechenden Etikett in dem dafür vorgesehenen Feld mitgeliefert werden. Das Gleiche gilt analog für die Versionsnummer (Revisionsstand) der Zeichnung. Sollten Packstücke beim KUNDEN oder einem beauftragten Dienstleister in KLT umgepackt werden müssen, so ist nach vorheriger Abstimmung je Lieferung eine vereinbarte Anzahl an Etiketten mit den entsprechenden Chargeninformationen mitzuliefern [7].

6.2.1. Mischpaletten-Hinweis

Mischpaletten sind soweit möglich zu vermeiden. Sollten jedoch Mischpaletten gesendet werden, muss dies durch ein Masterlabel (VDA-4902) inkl. Barcodes kenntlich gemacht werden. Das Masterlabel muss auf zwei angrenzenden Seiten der Palette angebracht werden.

6.2.2. Alternative Feldbelegung

Sofern der LIEFERANT die Warenanhänger über WEB-EDI-Portale des KUNDEN erzeugt, liefern diese die korrekten Warenanhänger. Sendet der LIEFERANT Lieferavis per EDI, sollte er die geforderte Belegung



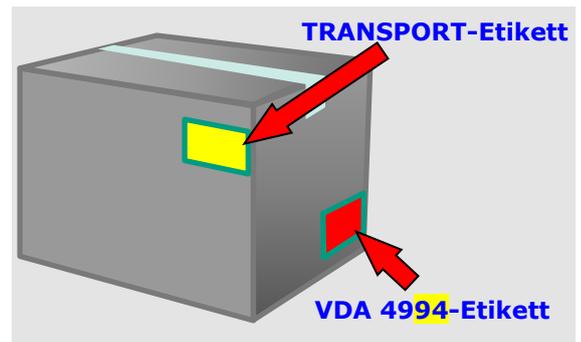
in seinem System einrichten. Bei VDA 4902 -Etiketten kann die alternative Feldbelegung individualrechtlich vereinbart werden.

Das Label VDA-4902 erlaubt folgende alternative Feldbelegungen:

Feld	Geforderte Belegung (VDA-Kennung)	Alternative Belegung
(2)	Abladestelle und Lagerort des KUNDEN (2.1 und 2.2)	Verbrauchsort (2.3), Verwendungsschlüssel (2.4), Warenempfänger Langtext (2.5)
(11)	Sachnummer KUNDE für Packmittel (11.2)	Sachnummer LIEFERANT für den Artikel (11.1)
(13)	Versanddatum (13.2)	Produktionsdatum (13.1) oder Vefallsdatum (13.3)

6.3. Transport-Etiketten

Etiketten zum Zwecke des Transports (zum Beispiel DHL-Sendungsaufkleber) sind gemäß den Vorgaben des Transportdienstleisters anzubringen. Bei Paketdienstleistern ist der Aufkleber für automatische Scanvorgänge meistens seitlich und oben auf dem Packstück anzubringen. In diesem Fall hat der LIEFERANT stets die Langseite zu verwenden (siehe nachfolgendes Bild). Die kürzere Seite ist entsprechend für das KUNDEN-Etikett vorgesehen. Auch beim Paket soll das Kundenetikett im unteren Viertel angebracht werden. KUNDEN-Beschriftungen dürfen nicht durch Etiketten des Transportdienstleisters abgedeckt werden.



7. Freigabe/Avisierung des Transports

7.1. Grundsätzliches zur Freigabe/Avisierung des Transports

Bei allen Incoterms, die dem KUNDEN die Verantwortung für eine teilweise oder ganzheitliche Übernahme von Transportkosten und -risiken zuweisen, (z.B. EXW, FCA, FOB) muss der LIEFERANT eine vom Lieferavis unabhängige Transportfreigabe absenden. Die Freigabe erfolgt im Wilo Logistik Portal. Der vom KUNDEN für den LIEFERANTEN-Standort und die entsprechende Sendungsgröße vorgesehene Gebietsspediteur wird auf Basis der Freigabe des LIEFERANTEN vom KUNDEN beauftragt [7].

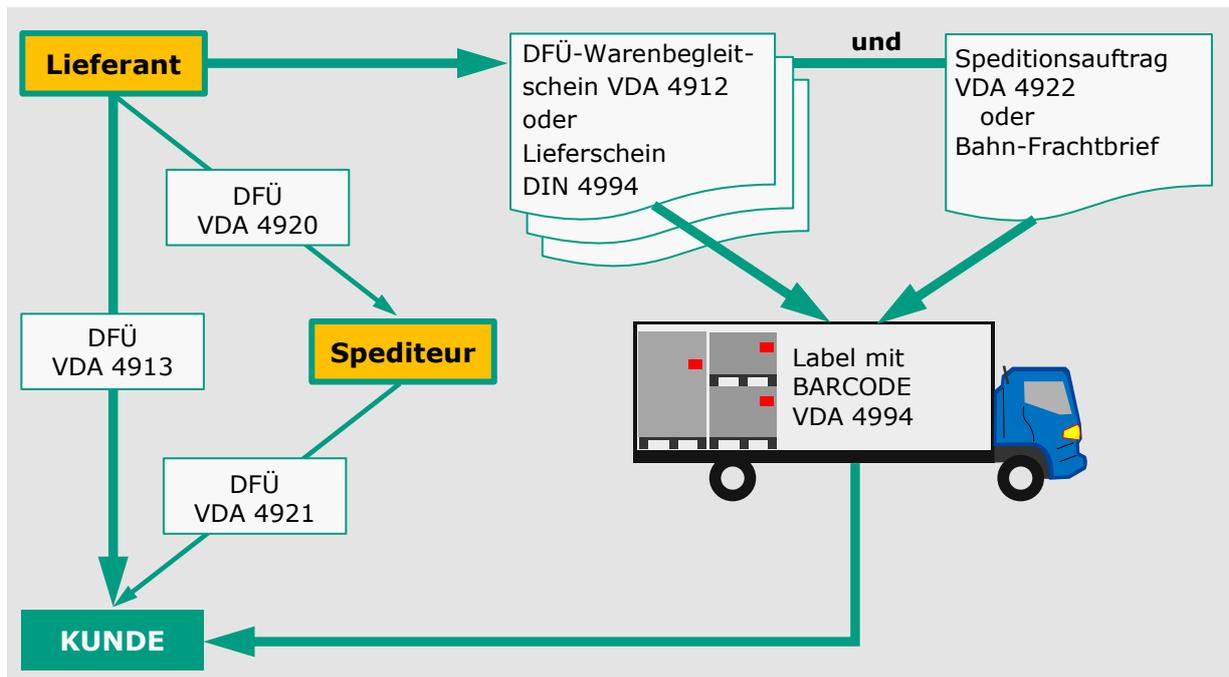
LIEFERANT verantwortet den Transport allein	LIEFERANT und KUNDE verantworten je einen Teil	KUNDE verantwortet den Transport allein
KEINE Transportfreigabe gegenüber dem KUNDEN erforderlich	Transportfreigabe gegenüber dem KUNDEN erforderlich (siehe Ausnahme)	

Hierbei ist der einzelne Transportfall entscheidend, nicht die allgemeine Incoterm-Vereinbarung. Findet der Transport gemäß Punkt „Entschädigung für Mehrkosten bei Abweichungen“ statt, ist auch bei anderslautenden allgemein vereinbarten Incoterms der LIEFERANT allein für die Transportkosten verantwortlich. Findet der Transport in diesem Fall aufgrund des einfacheren Avisierungsprozesses dennoch über das KUNDEN-eigene Logistikportal und Transportnetzwerk statt, kann das Empfangswerk die Kosten anteilig an den LIEFERANTEN zurückbelasten [7].

Ausnahme

Sollte der LIEFERANT unter ausdrücklicher Genehmigung des Einkaufs des KUNDEN im Rahmen-, oder Logistikvertrag das LIEFERANTEN-eigene Transportnetzwerk und seinen eigenen Speditionspartner nutzen dürfen, benötigt der KUNDE keine Transportfreigabe [7]. Die Abrechnung des Transports muss in diesem Fall über eine Rechnung oder Rechnungsposition in der Warenrechnung des LIEFERANTEN erfolgen. Rechnungen von Dritten sind nicht gestattet.

7.1.1. Zusammenwirken von VDA-Nachrichten und Belegen im Lieferprozess



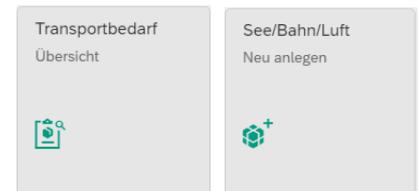
Bei Freigabe von Transporten über das Wilo Logistikportal werden die Nachrichten an den Spediteur vom KUNDEN-System abgesendet [7].

7.2. Transportfreigabe über das Wilo Logistics Portal [7]

Landfracht-LIEFERANTEN mit Incoterm EXW oder FCA, die einen Zugang zum Logistikportal des KUNDEN erhalten und das Aktivierungsdatum erreicht haben, geben Transporteinheiten zur Abholung an den KUNDEN im Wilo Logistics Portal frei www.logistics.wilo.com. LIEFERANTEN mit hoher Zuverlässigkeit bei der rechtzeitigen Transportbereitschaft von bestätigten Lieferterminen können die Kachel „Transportbedarf Übersicht“ verwenden, weil dort bereits Bestellungen mit gleichem Liefertermin und Empfangslokation zusammengefasst werden. Andernfalls bietet die Kachel „Europäische Straßenfracht Neu anlegen“ einen schlanken Freigabeprozess für eine Abholung.



Überseelieferanten mit Incoterm FOB und hoher Zuverlässigkeit bei der rechtzeitigen Transport-bereitschaft von bestätigten Lieferterminen finden im Wilo Logistik Portal ebenfalls die Kachel „Transportbedarf Übersicht“. Andernfalls bietet die Kachel „See/Bahn/Luft Neu anlegen“ einen schlanken Freigabeprozess Für die geplante Übergabe an den Spediteur des KUNDEN bzw. dessen Container-Packdienstleister.



Der Freigabeprozess selbst ist bei Landfracht und Überseeefrachten fast gleich. Der Unterschied zwischen Landfracht und Übersee-Kachel resultiert aus der zusätzlichen Auswahl des Verkehrsträgers und Container-Typen bei der Seefracht.

In den Transportbedarf-Kacheln sind die automatisiert zusammengefassten (fälligen) Bestellreferenzen bereits in der Rubrik „Geplante Bedarfe“ enthalten. Auch der Abholtermin ist bei Landfracht bereits gesetzt. Der Lieferant muss nur noch zusätzliche Bestellreferenzen aus der Rubrik „Verfügbare Bedarfe“ ergänzen. In den Kacheln „Neu anlegen“ müssen alle offenen Bestellungen zu der Transporteinheit des LIEFERANTEN passend zusammen geklickt werden.

Im Freigabeprozess der Kacheln „Neu anlegen“ ist zudem der Tag der Abholung (bei Landfracht) bzw. Übergabe der Ware an den Spediteur (bei See-, Bahn- und Luftfracht) zu wählen. Dieser kann bei Übersee-Lieferungen ggf. auch zuvor bereits mit dem Spediteur abgestimmt werden, um die Zeitspanne bis zur Abfahrt mit dem nächsten Schiff, Bahn oder Lufttransport zu verkürzen. Auch kann der Vorlauftransport zum Hafen ebenfalls unter Abstimmung mit dem Spediteur bereits vor der Freigabe gestartet werden. Ansonsten beträgt der Vorlauf bei Übersee mindestens 5 Tage.

Überseelieferanten mit anderem Incoterm (auch FCA) können diesen Prozess noch nicht nutzen und müssen daher bis zur Verfügbarkeit des entsprechenden Prozesses das Kapitel 7.3. -Transportavis außerhalb des Wilo Logistik Portals- beachten.

Die Planung und Überwachung des Transportes einer freigegebenen Sendung erfolgt durch den Wilo Control Tower. Der Wilo Control Tower wird von der Firma 4flow als sogenannter 4PL-Dienstleister des KUNDEN betrieben. 4flow ist kein Transportunternehmer. Für die Planer und Logistiker des LIEFERANTEN, des KUNDEN und der Gebietsspediteure des KUNDEN steht der Wilo Control Tower als zentrale Anlaufstelle für alle Rückfragen und Ausnahmen zur Verfügung. Das gilt nicht für Paketsendungen. Der Anfragende muss den betroffenen Frachtauftrag (FO) benennen können, mindestens die Transporteinheit (TU-ID).

Kontakt: wilo-controltower@4flow-service.com

Die Freigabe über das Logistikportal des KUNDEN bringt dem LIEFERANTEN erhebliche Vorteile:

- Wechselt der KUNDE den Spediteur auf der betroffenen „Route“, ändert sich für den LIEFERANTEN nichts.
- Schließzeiten des KUNDEN sowie Feiertage werden bei der Transitzeit automatisch berücksichtigt.
- Das System erspart dem LIEFERANTEN das manuelle zurückterminieren auf den Anmelde- und Abholtag.
- Verspätungen bei Abholung und Anlieferung durch den Gebietsspediteur des KUNDEN werden erfasst und so nicht dem LIEFERANTEN unterstellt.

7.2.1. Der Prozess der Transportfreigabe über das Wilo Logistics Portal

- Im Logistikportal werden sogenannte „Transporteinheiten“ angezeigt. Alle Bestellungen und Lieferplaneinteilungen beim gleichen LIEFERANTEN, mit gleichem Abholtag und Empfangslokation werden in einer Transporteinheit zusammengefasst. Bei Überlauf der Ladekapazität eines Standard-Sattelauflegers oder Überseecontainers (24 Tonnen) wird eine weitere Transporteinheit angelegt. Bekannte Verpackungsspezifikationen pro Produkt verringern den Korrekturbedarf für den LIEFERANTEN. Eine Transporteinheit berücksichtigt automatisch Feiertage im Abhol- und Empfangsland. Dem LIEFERANTEN wird je Transporteinheit der späteste Freigabetag, das dazugehörige Soll- Abholdatum und Soll-Lieferdatum angezeigt. Die Bestellreferenzen des KUNDEN werden ebenso angezeigt. Die Laufzeit wird dabei anhand der längsten implementierten Route automatisch zugeordnet.
- Der LIEFERANT hat die Transporteinheit im Logistikportal auf Belegreferenz-Ebene (Bestellung / Lieferplaneinteilung) und Packstückebene vor dem spätesten Freigabedatum 11:00 Uhr CET zu plausibilisieren und die Belege sowie Packstückinformationen (Art, Anzahl, Abmessungen, Stapelbarkeit und Gewicht) ggf. zu korrigieren und freizugeben. Das Freigabedatum ist je nach Route ein bis zwei Tage vor Abholung. Bei Übersee-LIEFERANTEN kann der Buchungsvorlauf länger sein. Details dazu werden in der Routing Order kommuniziert. Kann der geplante Abholtag bei der Freigabe nicht eingehalten werden, muss der LIEFERANT dieses unverzüglich per E-Mail beim Wilo Control Tower anzeigen. Übersee-LIEFERANTEN müssen den Ansprechpartner des zugewiesenen Spediteurs in Kopie nehmen.
- Dabei muss nach Empfangslokation unterschieden werden. Bestellungen verschiedener Lokationen dürfen und können nicht in der gleichen Transporteinheit angeklickt werden. Teilmengen von Bestellungen müssen eingegeben werden.
- Zusätzlich im Transport vorgesehene Bestellnummern, die nicht in der gleichen Transporteinheit geplant sind, müssen über den Dialog „Belegreferenz bearbeiten“ eingefügt werden. Das ist in der Regel der Fall, wenn mehrere Transporteinheiten wegen Überschreitung von 24 Tonnen für den gleichen Abholtag angelegt werden, für Positionen im Rückstand oder für Positionen, die noch in der Vorausschau für die nächste Woche sind.
- Ferner ist bei Übersee-LIEFERANTEN der Verkehrsträger zu wählen. Dabei gilt: Liefert der LIEFERANT Ware per LKW an den Container-Packdienstleister des Spediteurs an, handelt es sich unabhängig von der Sendungsgröße um LCL. Nur wenn der Lieferant den Container selbst packt und den Container am Container Yard bereitstellt, handelt es sich um eine FCL-Buchung. Bei FCL ist zusätzlich der Containertyp auszuwählen.
- Gewünschter Tausch von Euro-Paletten oder Gitterboxen (nur für Pool-Tauschländer) ist im Freigabeprozess im Portal anzumelden.

- Geforderte Dokumente können bereits bei der Freigabe hochgeladen werden, sofern diese bereits verfügbar sind. Dieser Schritt kann auch nach Freigabe noch erfolgen, sollte jedoch spätestens unmittelbar nach der Verladung erfolgen. Für bestimmte LIEFERANTEN kann die Packliste jedoch zum Zeitpunkt der Freigabe verpflichtend sein. Auch kann die Packliste in Form einer EXCEL-Tabelle verpflichtend sein. Die Benachrichtigung einer solchen Ausnahmeverpflichtung erfolgt durch die operative Beschaffung oder den Wilo Control Tower.
- Bei Überseetransporten ist die Handelsrechnung und Packliste idealerweise bereits bei der Freigabe im Wilo Logistics Portal hochzuladen. Spätestens vor Übergabe der Sendung an den Spediteur / Container-Packdienstleister. Die Exportfreigabe im Absenderland muss dem Spediteur ebenfalls vor Übergabe der Ware vorliegen.
- Bei Freigabe einer **Transporteinheit** von weniger als 31 kg erhält der LIEFERANT eine Rückmeldung von 4flow, die den LIEFERANTEN anweist, eine Paketsendung zu beauftragen. Die Freigabe mit automatischer Buchung von Paketen über das Wilo Logistik Portal ist derzeit nicht möglich. Sofern die Freigabe für die Erstellung des späteren Lieferavis dennoch erforderlich ist, muss der LIEFERANT die Paketbeauftragung gemäß 7.3.5. zusätzlich vornehmen. Hierfür gilt: (national maximal 4 Pakete á 31kg und NICHT palettiert / International gilt ein einzelnes Paket á 31 kg) Sofern die betroffenen Pakete jedoch palettiert werden, z.B. auf Viertel- oder Halbpalette, handelt es sich um eine Stückgutsendung, die korrekt im Wilo Logistik Portal freizugeben ist und nicht um eine Paketsendung [7].

7.2.2. Die Frachtbeauftragung erfolgt durch den KUNDEN nach der Freigabe der TU

- Nach Freigabe der **Transporteinheit** durch den LIEFERANTEN prüft der Wilo Control Tower diese, ordnet regelbasiert den Spediteur des KUNDEN zu und **erstellt final den Frachtauftrag**, der sodann **ohne Zeitverzug aus dem Transportmanagementsystem des KUNDEN an den ausgewählten Spediteur beauftragt wird**. Hierbei hat die Einhaltung des Liefertermins die höchste Priorität.
- Zeitgleich erhält der LIEFERANT eine automatische E-Mail mit einer PDF, dem „Supplier Assignment Sheet“. Dieses entspricht dem Frachtauftrag, benennt den Spediteur und beinhaltet alle wichtigen Daten, z.B. Adressen, Öffnungszeiten, Datum und Ansprechpartner der Abholung und Zustellung, Referenzen sowie Verpackungsdaten und Transportvolumen [7].
- Der Wilo Control Tower wird den Transport verfolgen und dabei insbesondere auf pünktliche Abholung und Anlieferung achten.

7.2.3. Am Abholtag [7]

- Der LIEFERANT sollte sich zur eigenen Sicherheit bei der Abholung vergewissern, dass der Abholende die Frachtauftragsnummer benennen kann. Da der Spediteur die Abholung möglicherweise unterbeauftragt hat, kann es auch ein namentlich abweichender Spediteur sein.
- Es darf nur verladen werden, was entweder freigegeben war oder zuvor mittels Kommunikation zum Wilo Control Tower korrigiert wurde. Stehen mehrere Frachtaufträge gleichzeitig zur Abholung, muss der LIEFERANT gemäß der Frachtaufträge verladen und darf nicht mischen oder zufällig beladen.
- Der LIEFERANT (VERSENDER) der eine CMR anstelle eines Frachtbriefes verwendet, grundsätzlich aber **VERSENDER im Ausland** sollten in der CMR in Feld 1 die Absenderadresse und den Kommentar: **“On behalf and warrant of WILO SE”** (in Auftrag und Befugnis der WILO SE) ausfüllen. Damit wird dem Incoterm FCA entsprochen. Das Referenzfeld (Feld 6) muss als erstes die Wilo-Frachtauftragsnummer listen. VERSENDER dürfen eigene Referenzen darunterschreiben. In Feld 15 sollte der Incoterm und der Übergabeort vermerkt sein. Transportversicherung ist nicht auszufüllen, Wilo ist selbst versichert.
- Erforderliche Dokumente müssen spätestens am Abholtag über das Wilo Logistics Portal **www.logistics.wilo.com** in die betroffene Transporteinheit hochgeladen werden, sofern dieses nicht bereits bei der Freigabe der Transporteinheit möglich war.

Nationale VERSENDER und VERSENDER aus EU-Ländern	Lieferschein Packliste, sofern Ausnahme-Verpflichtung durch den Einkauf.
VERSENDER außerhalb der EU	Handelsrechnung, Packliste und CMR, ggf. alle weiteren Dokumente sofern für die Importverzollung erforderlich.
VERSENDER aus Übersee	Handelsrechnung und Packliste, ggf. alle weiteren Dokumente sofern für die Importverzollung erforderlich. Das AWB oder B/L sofern dieses dem VERSENDER bereits vorliegt, ansonsten ist hierfür der Spediteur verantwortlich.

7.2.4. Informieren des Wilo Control Tower bei auftretenden Ausnahmen

Der Control Tower ist per E-Mail unter Angabe der FO-ID-Nummer an **wilo-controltower@4flow-service.com** zu informieren, insbesondere wenn:

- Der LIEFERANT die Abholung (bei Landfracht) oder Übergabe (bei Seefracht) verschieben muss,
- Sich das Sendungsvolumen nach dessen Freigabe ändert,
- Am beauftragten Abholtermin kein Abholfahrzeug erschienen ist. Dies gilt auch, wenn das Abholfahrzeug zu früh kommt und dadurch nicht alles geladen werden kann, **was beauftragt war**,
- Der LIEFERANT zwar Transporteinheiten zur Freigabe im Portal erwartet, diese aber nicht angezeigt werden,
- Der geplante Abholtag mit außerplanmäßigen Schließzeiten des LIEFERANTEN kollidiert,
- **Die allgemeinen Öffnungszeiten im „Assignment Sheet“ nicht mehr aktuell sind,**
- Der LIEFERANT aufgrund von IT- oder Internetproblemen temporär keinen Zugriff auf das Logistikportal des KUNDEN hat.

Kann im Ausnahmefall die Frachtauftragsnummer nicht benannt werden, weil diese noch nicht erstellt wurde, muss die Transporteinheit-ID benannt werden können [7].

7.2.5. Alert- E-Mails zur Erinnerung

- **Transporteinheiten**, die am spätesten Freigabetag um 8:00 Uhr noch nicht freigegeben sind, werden dem LIEFERANTEN mit einer automatischen Warn- E-Mail gemeldet. Dieser hat sodann die Verpflichtung, zu versuchen die betroffenen Bestellumfänge zu prüfen und bis 11:00 Uhr freizugeben, um einen verspäteten Liefertermin noch zu vermeiden.
- **Transporteinheiten**, die am spätesten Bestätigungstag um 11:00 Uhr noch nicht freigegeben sind, werden dem LIEFERANTEN wieder mit einer automatischen E-Mail gemeldet. Diese geht ebenfalls an den verantwortlichen Planer des KUNDEN, um eine potenzielle Verspätung anzuzeigen.
- Bei derart verspäteten Bestellungen **in Transporteinheiten** muss der Lieferant seine Bestellbestätigung per EDI/WEB-EDI updaten **(Siehe 4.4.2. Abweichende Liefertermine)**. Bei Lieferplaneinteilungen muss der Lieferant den Bedarfsplaner des KUNDEN informieren, damit dieser die dispositive Verfügbarkeit des Bedarfs im System anpassen kann. Auf diese Weise wird der Transportbedarf wieder in die Zukunft verschoben und eine neue Transporteinheit dafür erstellt.
- Die Inhalte verspäteter Transporteinheiten (Bestellungen und Lieferplaneinteilungen) bleiben im Freigabeprozess im Wilo Logistik Portal unter „Belegreferenz bearbeiten“ für die Zuordnung in anderen Transporteinheiten erhalten.

Verspätete Transporteinheiten münden meistens in Verspätungen oder Express-Transportkosten und wirken sich auf die Messung der Zuverlässigkeit des LIEFERANTEN aus (Siehe Kapitel „Folgeprozesse“, DOT, Delivery On Time) [7].

7.2.6. Durchführung der Transporte [7]

Der Spediteur führt den Frachtauftrag aus, sendet Ereignisdaten an das System des KUNDEN und stimmt seine Frachtrechnung mit dem Wilo Control Tower ab. Dem LIEFERANTEN kommt im Normalfall keine weitere Verpflichtung für die Prozesse nach der Freigabe, dem Hochladen der Dokumente sowie der Meldung von Störungen zur Abholung zu.

Im Ausnahmefall können jedoch Rückfragen des Wilo Control Tower oder der Werkslogistik an den LIEFERANTEN adressiert werden um die Ursache von Verspätungen, Zusatzkosten oder

Transportschäden aufzuklären. Hierbei ist der LIEFERANT verpflichtet Nachweise zu liefern, um z.B. Ladungsdifferenzen zwischen den Informationen von VERSENDER und Spediteur zu klären.

7.2.7. Lieferavis (Zurzeit in Entwicklung) [7]

Zurzeit entwickelt der KUNDE den Prozess zur Erstellung eines Lieferavis aus der Transportfreigabe heraus. Dies ist für den LIEFERANTEN von Vorteil, weil die Bestellungen bereits für die Transportfreigabe zusammen geklickt wurden und diese Eingaben daher nicht erneut im WEB-EDI Portal wiederholt werden müssen. Betroffene LIEFERANTEN werden zu gegebener Zeit durch Wilo oder den Wilo Control Tower informiert und mit bebilderten Benutzerinstruktionen ausgestattet. Der Prozess ist nach abgestimmten Startdatum ab der darauffolgenden Sendung anzuwenden.

7.3. Transportavis außerhalb des Wilo Logistik Portals

Dieses ist nur noch in Ausnahmefällen erlaubt, wenn

- der LIEFERANT noch keinen Zugang zum Logistikportal des KUNDEN erhalten hat,
- das Aktivierungsdatum noch nicht erreicht ist,
- eine Ausnahme mit dem Einkauf des KUNDEN in Rahmen- oder Logistikvertrag vereinbart wurde,
- bei Paketsendungen,
- der LIEFERANT selbst Frachtzahler ist.

Der LIEFERANT muss seine Sendungen rechtzeitig auf dem in der letzten Routing Order der betroffenen Werkslogistik des KUNDEN beschriebenen Weg entweder im Online-Portal des Gebietsspediteurs oder per E-Mail beim Gebietsspediteur oder Ansprechpartner des KUNDEN buchen.

Die Beauftragung anderer als in der Routing Order genannten Transportdienstleister wird nur nach Freigabe durch die betroffene Werkslogistik des KUNDEN akzeptiert. Sollte der LIEFERANT selbstständig einen anderen Transportdienstleister beauftragen, kann dies nur zu seinen Lasten erfolgen.

7.3.1. Die Transportavisierung an den Spediteur hat folgende Daten zu enthalten:

- Abholtermin und -zeit
- Abholort mit genauer Ladestelle
- Empfangswerk mit genauer Abladestelle
- Anzahl, Stapelfähigkeit und Typ der Ladungsträger/Verpackung
- Gesamtgewicht der Sendung, sowie Lademeter oder Kubikmeter der Sendung
- Ggf. Gefahrgut-Klassifizierung
- Anliefertermin (Soll-Datum, eintreffend im entsprechenden Empfängerwerk)
- Erforderlicher Leerguttausch ist im Bemerkungsfeld des Formulars anzufordern

7.3.2. Je Handling Unit bzw. Transporteinheit ist einzugeben:

- die Art der einzelnen Transporteinheit bzw. Transportverpackung,
- der Inhalt der einzelnen Transporteinheit, die aus einer oder mehreren Artikelnummern und den dazugehörigen Mengen und Bestellnummern/Positionsnummern bestehen,
- Größe, Bruttogewicht und Nettogewicht der einzelnen Transporteinheiten, wobei die Breite und die Länge meistens bereits durch die verwendete Palettenart bestimmt und vorbesetzt sind. Bei abweichenden Maßen sind diese entsprechend mit den Ist-Maßen zu überschreiben.

7.3.3. Sachlich und terminlich richtige Avisierung

Sachlich richtig ist ein Transportavis, wenn die Sendungsdaten und Verpackungsdaten korrekt sind und der richtige Spediteur ausgewählt wurde.

Um rechtzeitig zu avisieren, muss der LIEFERANT neben der in der Routing Order genannten Vorlaufzeit der Disposition und der Transitzeit insbesondere auch die späteste Anmeldefrist des jeweiligen Transportdienstleisters beachten. Die zu berücksichtigenden Laufzeiten, Dispositionsvorlauf und Fristen sind aus der individuellen Routing Order zu entnehmen oder bei der Logistik des Empfangswerks zu erfragen.

Für Deutsche Empfangswerke sind diese im folgenden Dokument einzusehen:

“Wilo_Inbound_transit_time_tables_to_German_locations “

Beispielsweise gilt für nationale Stückgutsendungen innerhalb Deutschlands:



Wurde zwischen dem KUNDEN und dem LIEFERANTEN ein fester Lieferrhythmus oder Anliefertertag vereinbart, muss dieser eingehalten werden. Die Systeme zur Materialbedarfsplanung und Bestimmung der Liefertermine berücksichtigen diese Soll-Wareneingangstage durch automatische Terminierung. Der LIEFERANT trägt jedoch nur für die rechtzeitige Buchung die Verantwortung. Die Abholung und Anlieferung verantwortet der Gebietsspediteur des KUNDEN.

Schließzeiten des KUNDEN, sofern diese dem LIEFERANTEN benannt wurden, Schließzeiten des LIEFERANTEN, Sonn- und Feiertage sowie landesspezifische, ferienbedingte und/oder regionale LKW - Fahrverbote, einschließlich Transitregionen innerhalb der geplanten Transportzeit, am geplanten Abhol- oder am geplanten Ankunftstag, sind vom LIEFERANTEN entsprechend durch eine frühere Avisierung zu berücksichtigen. Bei Informationsbedarf ist der jeweilige Spediteur bezüglich der Transitmöglichkeiten/-zeiten direkt zu kontaktieren.

Bei Bedarf hat der LIEFERANT den Nachweis über die regelmäßige Einhaltung zu führen. Ergibt sich aus einer verfrühten oder verspäteten Anmeldung ein verfrühter oder verspäteter Wareneingang, geht diese in die Lieferantenbeurteilung des LIEFERANTEN ein.

Sowohl für die Dispositionszeit (Anmeldung beim Spediteur bis zur Abholung der Sendung) als auch für die Transitzeit gilt für Landverkehre: Nur Montag bis Freitag sind Transporttage. Nur beim Hauptlauf von Überseetransporten dürfen Samstag und Sonntag als Transporttage mitgezählt werden. Allerdings ist an Samstagen und Sonntagen eine Entladung bzw. Verzollung in der Regel nicht möglich. Entsprechende Ausnahmen sind bei Bedarf mit dem betroffenen Gebietsspediteur und Wareneingang des KUNDEN abzustimmen.

7.3.4. Routing Order oder Transportanweisung

Die Benennung des Gebietsspediteurs, die zur Transportavisierung erforderlichen Internetadressen oder E-Mail-Adressen und Rahmenbedingungen geschieht in der Regel durch eine per E-Mail kommunizierte Anweisung. Diese sogenannte Routing Order beschreibt auch den Anmeldeprozess neuer Sendungen und benennt ggf. Link, Anmeldenamen und Initialpasswort für erforderliche Speditions-Portale. In Abhängigkeit vom KUNDEN- Empfangswerk können unterschiedliche Transportanweisungen gelten.

7.3.5. Transportbuchung für reine Paket-Sendungen

Eine Paketsendung darf (national) aus maximal 4 Paketen á 31kg bestehen und NICHT palettiert sein. International gilt ein einzelnes Paket á 31kg. Größere Sendungen sind zu palettieren und entsprechend an den in der Routing-Order benannten Gebietsspediteur zu melden.

LIEFERANTEN, die ausschließlich Pakete senden, müssen dieses als Ausnahme an die Gruppenlogistik des KUNDEN anzeigen.

Bei reinen Paket-Lieferungen bucht der LIEFERANT je nach Absprache mit der Logistik des KUNDEN,

- Je nach individueller Vereinbarung zwischen LIEFERANT und der Werkslogistik des KUNDEN, muss der LIEFERANT die Pakete im KUNDEN-seitigen Lieferantenportal des benannten Paketdienstleisters anmelden. Für die Werke in Dortmund und seine externen Lagerdienstleister im DHL-Lieferantenportal des KUNDEN,
- Bei ausdrücklicher Genehmigung durch die Logistik des KUNDEN kann die Buchung auch im LIEFERANTENSEITIGEN DHL-Portal oder bei entsprechender Verfügbarkeit einer eigenen EDI-Beauftragung „zu Lasten Dritter“ erfolgen (das entspricht dann zu Lasten des KUNDEN),
- Alternativ kann dem LIEFERANTEN die Nutzung seines bevorzugten anderen Paket-dienstleisters gestattet sein, sofern die Kosten hierfür akzeptabel sind und es sichergestellt ist, dass die

Frachtkosten vom LIEFERANTEN selbst an den KUNDEN weiterberechnet werden. Ferner muss sichergestellt sein, dass die Belastung des KUNDEN bei Standardtransporten ausgeschlossen ist [7].

8. Bereitstellung, Verladung, Dokumente

Das ggf. per EDI- oder WEB-EDI zu sendende Lieferavis und Transportavis ist ergänzend und hebt die folgenden Punkte nicht auf.

8.1. Dokumente

Für alle Lieferungen sind die Dokumente mit der Ware in einer selbstklebenden Dokumententasche (siehe Bild rechts) von außen erkennbar und sachgemäß angebracht mitzuliefern. Die Positionierung muss stets auf der Langseite einer Transporteinheit sein. Falls der Transport über einen Spediteur abgewickelt wird, gehört zur Vollständigkeit der Begleitpapiere immer ein Frachtauftrag. Ein DFÜ-Begleitschein nach VDA 4912 ist in jedem Fall erforderlich. Bei Frachtaufträgen, die der LIEFERANT über das Wilo Logistik Portal freigegeben hat, entfällt die Verpflichtung, Frachtauftrag und DFÜ-Begleitschein in Papierform beizufügen.



Gehen Dokumente auf dem Weg verloren, hat der LIEFERANT auf Anforderung kurzfristig Kopien per E-Mail bereitzustellen.

Fehlende oder fehlerhafte geforderte Angaben (siehe 8.1.1.) in den Lieferdokumenten können durch den KUNDEN reklamiert werden mit Einforderung einer Vertragsstrafe [7].

8.1.1. Lieferschein

Der Lieferschein darf ein Ausdruck des DFÜ-Warenbegleitschein nach VDA 4912 sein. Andernfalls hat er mindestens folgende Angaben zu enthalten:

Generelle Angaben

- Lieferschein-Nr.
- Lieferanten-Nr. *
- Sendungsnummer
- Absenderangaben
- Empfängerangaben

Angaben pro Lieferposition

- KUNDEN-Bestellnummer *
- KUNDEN-Bestellposition *
- KUNDEN-Materialnummer *
- Gelieferte Stückzahl
- Anzahl der Behälter/Verpackung
- Behältertyp/Verpackung

*=Diese Angabe entnehmen Sie bitte der Bestellung

8.1.2. Packliste

Diese ist zusätzlich mitzuliefern und in die gleiche Lieferplantasche einzustecken, wenn der Lieferschein nicht dem Ausdruck des DFÜ-Warenbegleitscheins gemäß VDA 4912 entspricht, die Sendung aus mehr als einer Materialnummer und mehr als einer Transporteinheit (Handling-Unit) besteht.

Sie hat folgende Mindestangaben zu enthalten:

Angaben

- Absender
- Warenempfänger
- Lieferscheinnummer
- Packstücknummer
- Stückzahl
- Materialnummer des KUNDEN

8.2. Lieferungen, die eine EU-Außengrenze queren

Der LIEFERANT hat stets die Dokumentationspflichten des Exportlandes und Importlandes besonders aufmerksam zu beachten und einzuhalten, so dass sich weder beim Export noch beim Import Verspätungen oder Mehrkosten aufgrund einer Sperrung durch den Zoll wegen Dokumentationsmängeln einstellen.

Der LIEFERANT muss die Handelsrechnung und Packliste der Sendung in einer selbstklebenden Dokumententasche gemäß 8.1. mitliefern. Ein separater Lieferschein ist nicht zwingend erforderlich,

sofern dieser im Absenderland unüblich ist und vom LIEFERANTEN nicht erstellt wird. Wird ein Lieferschein beim LIEFERANTEN dennoch erstellt, ist eine Kopie ebenfalls mitzuliefern [7].

Die NON-SOLID-WOOD-Erklärung ist, sofern zutreffend, idealerweise in der Handelsrechnung im Detailbereich durch einen entsprechenden Hinweis vermerkt z.B. „PACKAGING CONSISTS OF NON-SOLID-WOOD“. Ein separates Dokument wird im Ausnahmefall akzeptiert, muss dann jedoch zuverlässig mitgesendet werden.

Der LIEFERANT/EXPORTEUR hat alle für die Zoll-/Importabwicklung erforderlichen Dokumente, insbesondere Handelsrechnungen, Packlisten, Frachtdokumente (Bill of Lading/AWB), Ursprungs- und Präferenzdokumente unverzüglich zur Verfügung zu stellen.

Dort, wo der Importprozess Originale zwingend vorschreibt, hat der LIEFERANT dafür zu sorgen, dass diese separat per Dokumentenexpress an die entsprechende Importabteilung des Empfangswerkes des KUNDEN gesendet werden.

Einfuhrabgaben wegen fehlender Zolldokumente (insbesondere Ursprungs- und Präferenzdokumente) können vom KUNDEN an den LIEFERANTEN zurückbelastet werden.

8.3. Aufteilung einer Sendung auf mehrere Lieferscheine gemäß Punkt 6.2.

LIEFERANTEN, die neben klassischen Bestellprozessen (Normalbestellungen und Lieferpläne) auch Spezialprozesse mit dem KUNDEN abwickeln, müssen ihre Sendungen ggf. auf mehrere Lieferavise aufteilen. Eine Sendung ist die Summe aller an einem Tag auf den gleichen LKW zu verladenden und an den gleichen Empfängerstandort adressierten Artikel. Weil die Nummer des Lieferavis = Lieferscheinnummer ist, gilt derzeit:

jeweils ein separater Lieferschein für:

Lieferungen zu „klassischen“ Bestellprozessen	SMI-Lieferung	Kanban-Lieferung
Bestelleinteilungen und Lieferpläneinteilungen, unterschiedliche Artikelnummern, unterschiedliche Bestellnummern... dürfen gemeinsam auf einen Lieferschein	(mehrere Artikel auf einem Lieferschein sind erlaubt)	(mehrere Artikel auf einem Lieferschein sind erlaubt)

Ist die geplante Sendung größer als der zur Verfügung stehende Laderaum eines Abholfahrzeuges, ist diese auf mehrere Sendungen aufzuteilen. Dabei gilt eine Sendung = ein Transport = mindestens ein Lieferschein, mehrere Lieferscheine sind möglich.

8.4. Bereitstellung und Verladung

Die Sendung hat rechtzeitig für die Verladung bereitzustehen.

Die Verladung hat stets und unabhängig vom Incoterm durch den LIEFERANTEN zu erfolgen. Dabei ist eine ordnungsmäßige und beförderungssichere Beladung mit sachgemäßer Ausrüstung zu gewährleisten und eine schonende und qualitätserhaltende Beladung der Ware und deren Verpackung sicherzustellen. Es gelten folgende Basiszeiten für die die Beladung, falls der KUNDE Frachtzahler ist:

- Stückgut max. 30 min
- Teilladungen max. 60 min
- Komplett-Ladungen max. 120 min

Die ordnungsgemäße Ladungssicherung nach EN12915 und VDI2700 hat der LIEFERANT als Verlader gemäß geltenden europäischen und deutschen Rechts mitzuverantworten. Wir erwarten, dass alle gesetzlichen Vorschriften zur verkehrssicheren Verladung aller während des Transports befahrenen Länder eingehalten werden und übernehmen im Falle eines Verstoßes keine Verantwortung.

Paletten müssen bei Anlieferung in Lokationen mit Rampenentladung stets in Längsrichtung in den anliefernden Fahrzeugen durch Flurförderzeuge unterfahrbar sein um ohne Zeitverlust entladen werden zu können. Das Entladen muss, ohne die Paletten zu beschädigen und ohne zusätzliches Drehen der Paletten mit Hilfe von Handhubwagen möglich sein. Bei Teilladungen, Komplettladungen und Containerbeladung liegt dies bereits bei Beladung der Fahrzeuge oder Container in Verantwortung des Verladers. Eine Übersicht der Standorte und dessen Entladesituation finden Sie im Kapitel

„Rampenentladung“. Entspricht eine Sendung nicht diesem Ladeschema, können dafür benötigte Zusatzaufwände im Entladeprozess dem LIEFERANTEN in Rechnung gestellt werden.

Fremdware darf nicht die Ware des KUNDEN blockieren. Der KUNDE darf Fremdware nicht bewegen. Somit hat der LIEFERANT sicherzustellen, dass eine Entladung möglich ist. Siehe **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**

9. Lieferavis (ASN, Advanced Shipping Notification)

Der LIEFERANT muss unabhängig vom Incoterm alle Sendungen an den KUNDEN rechtzeitig avisieren. Als rechtzeitig bzw. pünktlich für die Avisierung gilt hierbei: unmittelbar im Moment der Verladung, spätestens 15 Minuten nach Beladung des abholenden LKW. Das Lieferavis muss der VDA-Nachricht VDA 4913 („DESADV“) entsprechen.

9.1. Zu welchen Bestellarten sind Lieferungen zu avisieren?

Klassische Prozesse	Bestätigung
Normalbestellung	Pflicht
Kanban (Basis ist zurzeit eine Normalbestellung)	Pflicht
Variante: Lohnbearbeitung	Pflicht
Variante: Kostenstellenbestellung = ohne Materialnummer	
↳ Bei Dienstleistungen = kein Transport	Optional
↳ Bei Waren = physischer Transport	Pflicht
Lieferplan	Pflicht
SMI-Lieferung (Basis ist Lieferplan)	Pflicht

Fehlende oder fehlerhafte Lieferavise können durch den KUNDEN mit der Einforderung einer Vertragsstrafe reklamiert werden [7].

9.2. Mehrere Lieferavise für eine Sendung

Zurzeit gilt im KUNDENSEITIGEM System Lieferavis-Nummer = Lieferschein-Nummer

- Führende Nummer der Lieferung ist die Lieferscheinnummer, diese kann bei Full-EDI jedoch nur 10-stellig eingegeben werden und sollte daher, wenn die Lieferscheinnummer des LIEFERANTEN mehr als 10 Stellen hat, die letzten 10 Stellen beinhalten.
- Bei WEB-EDI (SSP- Portal, Seeburer Supplier Portal) kann ein Lieferavis 10-stellig eingegeben werden. Das Zusammenfassen mehrerer Bestellungen ist möglich.
- Zurzeit ist ein Zusammenfassen mehrerer Lieferavise zu einer sogenannten „Sendung“ im KUNDEN-eigenen System nicht durchgängig möglich. Daher sind Lieferavise und somit auch Lieferscheine zu Bestelldokumenten und Lieferplänen und zu SMI- Lieferungen und Kanban-Lieferungen separat zu erstellen.

D.h.: jeweils ein separates Lieferavis und somit ein separater Lieferschein für:

WEB-EDI (SSP-Portal)	Wilo Logistik Portal
Lieferungen zu „klassischen“ Bestellprozessen	Kanban-Lieferung Alle Positionen eines Transportes
Bestelleinteilungen und Lieferplaneinteilungen, unterschiedliche Artikelnummern, unterschiedliche Bestellnummern... dürfen gemeinsam auf einen Lieferschein	mehrere Artikel auf einem Lieferschein sind erlaubt, nicht verpflichtend. Alle Positionen müssen in ein Lieferavis. Der Lieferant muss alle Lieferscheine zur Sendung diese in die Transporteinheit hochladen.

- Sofern das LSP-Portal für SMI-Lieferungen verwendet wird, gilt Portal-bedingt: Ein Artikel je Lieferavis.

- KUNDEN- Lokationen, die noch kein WEB-EDI einsetzen, können hiervon abweichende Regeln in ihren Einkaufsrahmenverträgen, Logistikverträgen und werksspezifischen Lieferrichtlinien vereinbaren.

9.3. Einzugebende Daten je Lieferavis

Das Lieferavis muss VDA 4913 konform sein (Nachrichtenart „DESADV“).

Analog zur Bestellbestätigung gilt auch für das Lieferavis: Nicht das Erstellen, sondern das Absenden (das sogenannte Publizieren) ist maßgeblich.

Bezüglich Verpackung ist die Struktur, so wie verpackt wurde, in bis zu 3 Ebenen wiederzugeben. Beispiele sind im Anhang unter der Überschrift „Beispiele für Verpackungsstrukturen im Lieferavis“ dargestellt.

Auf Dokumentenkopfebene ist das Gesamt-Bruttogewicht der Sendung zu plausibilisieren und ggf. mit dem tatsächlichen Wert zu überschreiben.

9.4. Verhalten bei Absendung fehlerhafter Lieferavise

Erkennt der LIEFERANT, dass er trotz aller Sorgfalt ein fehlerhaftes Lieferavis abgesendet hat, so hat er dieses ohne Verzug **den zuständigen Ansprechpartnern des betroffenen Empfangswerkes** zu melden, um eine fehlerhafte Wareneingangsbuchung zu verhindern. Für Dortmunder Lokationen ist die operative Beschaffung zuständig. **In anderen Lokationen ist es meistens der Wareneingang.**

Das Lieferavis ist sodann zu stornieren und mit korrekten Daten neu anzulegen.

10. Transport

10.1. Transport durch einen Gebietsspediteur des KUNDEN

Wird ein Transport durch einen Gebietsspediteur des KUNDEN durchgeführt, hat der Gebietsspediteur den Transport von der Abholung bis zur Ablieferung an den Bestimmungsort inklusive Bedienung etwaiger Zeitfenster-Steuerungssysteme des KUNDEN und die Pünktlichkeit von Abholung und Anlieferung zu verantworten. Das befreit den LIEFERANTEN nicht von seiner Verantwortung als Verloader für die Pünktlichkeit der Transportavisierung oder -buchung sowie Bereitstellung, sachgemäße Verpackung und die Ladungssicherung.

Der LIEFERANT hat bezüglich Änderungen von Sendungsvolumen und Gewichten sowie drohender Verspätungen durch eine verspätete Transportanmeldung oder Abholung direkt mit dem Wilo Control Tower zu kommunizieren, sofern er hierfür bereits aktiviert wurde.

Andernfalls hat er direkt mit dem Gebietsspediteur zu kommunizieren und im Falle einer drohenden Verspätung den Bedarfsplaner/Besteller des KUNDEN in die Kommunikation einzubeziehen.

10.2. Transport durch den LIEFERANTEN oder dessen Spediteur

Wird ein Transport durch einen Transportdienstleister des LIEFERANTEN durchgeführt, so ist der LIEFERANT für den Transport und alle damit verbundenen Aspekte verantwortlich. Dies gilt ausdrücklich für:

- die Kommunikation zwischen LIEFERANT und den Ansprechpartnern seiner Transportdienstleister,
- die Informations-bereitstellung an den KUNDEN bei potenzieller Verspätung oder Transportschäden,
- die Einhaltung aller gesetzlichen Vorschriften im Zusammenhang mit dem Transport,
- die Einhaltung von Warnhinweisen an den Transporteinheiten während des gesamten Transportes,
- die Einhaltung von Regelungen zur Zeitfenstersteuerung der Empfangslokation.

Dieses gilt uneingeschränkt auch bei Incoterms, die dem KUNDEN die Verantwortung für eine teilweise oder ganzheitliche Übernahme von Transportkosten und -risiken zuweisen (z.B. EXW, FCA, FOB...), jedoch nicht an den Gebietsspediteur des KUNDEN avisiert werden.

10.3. Luftfracht/Express-Sendungen

Grundsätzlich sind Luftfrachten und Expresssendungen nicht Standard. Diese sind immer zwischen LIEFERANT und operativer Beschaffung, erforderlichenfalls unter Zuhilfenahme des strategischen Einkaufs des KUNDEN abzustimmen.

In gleicher Abstimmung ist auch eine Übereinkunft der Kostendeckung zu erzielen.

Hat der LIEFERANT die Inanspruchnahme von Luftfrachten oder Expresssendungen verschuldet, so hat er gemäß Punkt „Entschädigung für Mehrkosten bei Abweichungen“ die Kosten hierfür gänzlich zu tragen. In diesem Fall darf der LIEFERANT wahlweise seinen eigenen Spediteur beauftragen.

Analog übernimmt der KUNDE die Verantwortung für eigene Versäumnisse.

11. Warenannahme, Entladung und Wareneingang

11.1. Annahmezeiten [7]

Annahmezeiten (Öffnungszeiten) sind beim jeweiligen Empfangswerk zu erfragen und entsprechend einzuhalten.

Bei Lieferanten im Wilo-Transportmanagement Prozess werden die Öffnungszeiten der anzuliefernden Lokation automatisiert über das „Supplier Assignment Sheet“ an die Gebietsspediteure des KUNDEN gemeldet.

11.2. Zeitfenster

Der KUNDE setzt in folgenden Produktionswerken oder Töchterwerken ein Zeitfenster-steuerungssystem ein, dass für den Warenausgang und Wareneingang angewendet wird:

Lokation	Eingesetztes System
WILO-Außenlager Dortmund Hellmann in Werne und Bergkamen	Cargoclix [7]

Das Zeitfenstersteuerungssystem findet für Anlieferungen wie Abholungen gleichermaßen Anwendung.

Betroffen sind LIEFERANTEN, die selbst anliefern oder dessen beauftragte Spediteure. Die Regelung ist unabhängig vom vereinbarten Incoterm. LIEFERANTEN die eigene Spediteure beauftragen, haben diese entsprechend zu informieren und zu instruieren.

Details und Benutzerinstruktionen sind ggf. bei der anzuliefernden Lokation oder der dazugehörigen Werkslogistik zu erfragen.

11.3. Von der Zeitfenstersteuerung ausgenommen

Nicht betroffen sind LIEFERANTEN, die im Wilo-Transportmanagement Prozess integriert sind und ihre Transporte im Wilo Logistik Portal freigeben. Hier übernimmt der Gebietsspediteur des KUNDEN die Verantwortung und Durchführung von Transport und Zeitfensterbuchung.

Um in den Wilo-Transportmanagement Prozess integriert zu werden kann der LIEFERANT seine Partner im Einkauf des KUNDEN ansprechen und entsprechende Preisangebote mit Lieferbedingung FCA ex Lieferanten-Auslieferstandort unterbreiten. Übersee-LIEFERANTEN müssen FOB mit internationalem Seefrachthafen als Standard anbieten. Der anzuwendende Hafen muss zuvor mit der Gruppenlogistik abgestimmt werden [7].

Sollte der LIEFERANT bereits FCA bzw. EXW jedoch mit eigenem Spediteur liefern, kann der LIEFERANT die Inbound-Logistik des KUNDEN unter Antonio.Rodrigues@wilo.com für die Prüfung einer möglichen Umstellung auf den Wilo-Transportmanagement Prozess kontaktieren.

11.4. Rampenentladung

Beim KUNDEN findet im Allgemeinen RAMPENENTLADUNG als Heck-Entladung statt.

Das gilt für alle Europäischen Wilo-Standorte und externe Lagerdienstleister gleichermaßen. Ausnahmen sind lediglich:

- Werk Hof: Bodenentladung (per Gabelstapler), Rampe nur für Paketanlieferungen

- Wilo UK in Burton Upon Trent Bodenentladung (per Gabelstapler)

In folgenden Außereuropäischen Werken sind Rampenentladung und Bodenentladung per Gabelstapler gleichberechtigt möglich:

- Wilo China in Beijing
- Wilo Indien (Pune und Kolhapur)
- Wilo Pumps Korea in Busan
- Wilo Russland (Noginsk)
- Wilo Türkei in Istanbul

Bei Standorten mit Rampenentladung müssen Europaletten, Einwegpaletten und GLT in Europalettengröße längsseitig des Fahrzeugs ohne Zusatzaufwand entladbar sein, so dass beim Entladen keine Palettenkufen überfahren werden müssen. Analog dazu sind Halbpaletten („Düsseldorfer Paletten“), GLT in Halbpalettengröße und ggf. Viertel-Paletten quer zur Fahrzeuglänge zu verladen, so dass auch hierbei beim Entladen keine Palettenkufen überfahren werden müssen.

Bei Anlieferungen durch Expressdienstleister im Werk Dortmund und den dazugehörigen Lagern Hellmann Werne und Bergkamen ist darauf zu achten, dass das palettierte Ladegut durch einen Stapler zu entnehmen ist. Bei Einsatz eines Sprinters ist bei der Anlieferung von mehr als einer Palette ein Planensprinter zu verwenden, damit eine Entladung mit einem Gabelstapler gewährleistet ist.

Sollten Mehraufwände durch eine unzulässige Querverladung o.Ä. entstehen, werden diese dem LIEFERANTEN mit einer Vertragsstrafe pro falsch verladenem Fahrzeug in Rechnung gestellt [7].

11.5. Entladung von fremder Ware ist untersagt

Die Mitarbeiter des KUNDEN und die Mitarbeiter der vom KUNDEN eingesetzten Logistikdienstleister dürfen Fremdware aus versicherungstechnischen Gründen nicht abladen. Das gilt auch für temporäres Entladen, falls die fremden Paletten auf die Paletten des KUNDEN gestapelt sind. Die Annahme wird in diesem Fall verweigert. LIEFERANTEN, die selbst anliefern, müssen das beim Verladen berücksichtigen oder ihre Spediteure darauf hinweisen.

11.6. Buchen des Wareneingangs beim KUNDEN

Der Wareneingang wird beim KUNDEN tagesgenau verarbeitet. Kann ein Wareneingang durch eine sehr späte Anlieferung nicht am gleichen Tag gebucht werden, findet eine Rückdatierung statt, so dass dem LIEFERANTEN kein Nachteil in der Messung der Pünktlichkeit entsteht. Kann der Wareneingang aufgrund fehlender Liefersdokumente oder mangelhafter Angaben auf den Liefersdokumenten nicht erfolgen, muss der LIEFERANT entsprechende Rückfragen im eigenen Interesse schnellstens bearbeiten. Nach einem Monatswechsel ist ein Rückdatieren auf den Vormonat technisch nicht möglich.

12. Folgeprozesse, Ausnahmeprozesse, Umgang mit Abweichungen

12.1. Mit der Wareneingangsbuchung verbundene Lieferantenbeurteilung

Die DOT = Delivery on Time wird wie folgt gemessen:

Abweichung in Kalendertagen	Über 7 Tage zu früh	7 bis 3 Tage zu früh	2 bis 0 Tage zu früh	1 tag zu spät	2 bis 5 Tage zu spät	Mehr als 5 Tage zu spät
Kontinental	Muss sich verbessern		Ziel erreicht	Muss sich verbessern	ungenügend	inakzeptabel
Übersee + Kanban	Muss sich verbessern	Ziel erreicht		Muss sich verbessern	ungenügend	inakzeptabel

Dabei wird der Anzahl von pünktlichen Bestellpositionen die Gesamtanzahl der Bestellpositionen gegenübergestellt.

Im Ausnahmefall wird das statistische Lieferdatum berücksichtigt. Die interne Regelung zur Änderung des statistischen Lieferdatums ist wie folgt:

Dokument-Titel:
Dokument-ID:

LIEFERANWEISUNG für Lieferungen an Standorte der WILO-Gruppe
WIPS-1-2380



Situation	statistisches Lieferdatum
Der KUNDE verschiebt das Lieferdatum, der Lieferant bestätigt die Änderung.	Ja *
Der LIEFERANT verschiebt das Lieferdatum auf ein späteres, das ursprüngliche Datum entsprach mindestens der vertraglichen Lieferzeit.	Nein **
Der LIEFERANT verschiebt das Lieferdatum um die Differenz zur vertraglichen Lieferzeit, weil das ursprüngliche Wunschlieferdatum kürzer war, als vertraglich vereinbart.	Ja * sofern der Lieferant den Beschaffer darauf hinweist!

* Das dispositive Lieferdatum ist immer auf den erwarteten Eintrefftermin zu ändern, das statistische Lieferdatum ändert sich dabei automatisch mit, sofern es nicht zuvor manuell auf einen abweichenden Termin verschoben wurde.

** Der operative Beschaffer muss das statistische Lieferdatum manuell auf den ursprünglichen Liefertermin zurück ändern.

12.2. Lieferantenbeurteilung/Lieferantenbewertung

Der KUNDE wird die Pünktlichkeit und die Zuverlässigkeit der Dateneingabe des LIEFERANTEN in den KUNDEN-eigenen EDV-Systemen messen und in die Lieferantenbeurteilung einfließen lassen.

Bei Nichteinhaltung der Vorgaben eines Logistikvertrags, dieser Anlieferrichtlinie, einer Verpackungsanweisung, Verpackungsvereinbarung oder **-spezifikation** erhält der LIEFERANT eine logistische Reklamation, mit der er aufgefordert wird, Korrekturmaßnahmen zu ergreifen. Alle Reklamationen fließen in die Bewertung des LIEFERANTEN durch den KUNDEN mit ein **und können zur Forderung von Vertragsstrafen oder Schadenersatz des KUNDEN führen [7].**

12.3. Pauschalstrafen bei Abweichungen

Neben den im Logistikvertrag beschriebenen groben Pflichtverletzungen, die zu einer Annahmeverweigerung führen oder der verpflichtenden Übernahme von Schadenersatz (Mehrkosten) für Eil-und-Sondertransporte, Sortieraufwand, Neubeschaffungskosten und Verschrottungsaufwand bei Transportschäden, kommen bei Nichteinhaltung der Lieferrichtlinie gegebenenfalls Pauschalstrafen zur Anwendung. Diese kommen seit 2019 in Dortmund zur Anwendung. **Die Höhe der Vertragsstrafen wird seitens Wilo fair anhand der erzeugten durchschnittlichen Zusatzaufwände kalkuliert [7].**

Versionshinweise

Rev.	Erstellung/Anpassung	von (Name)	Datum (tt.mm.jjjj)
0.	Erstellung	Antonio Rodrigues	20.11.2015
1.	KEP und DFÜ-Warenbegleitschein	Antonio Rodrigues	05.01.2016
2.	VDA-Beschriftung	Antonio Rodrigues	28.01.2016
3.	Anpassungen	Antonio Rodrigues	18.07.2016
4.	Anpassungen	Antonio Rodrigues	31.07.2017
5.	Anpassungen, neue Info von Werken	Antonio Rodrigues	11.01.2019
6.	VDA-Varianten, Wilo Logistics Portal	Antonio Rodrigues	18.02.2021
7.	Änderungen bei Prozessen, VDA-Normen, Standorten und Wilo Logistik Portal.	Antonio Rodrigues	15.01.2024

13. Anhang

13.1. A5 Masterlabel **VDA 4994** für eine homogene Ladeinheit

VERSENDER LIEFERANT AG WERK BERLIN BERLIN DE-10117 ID: 887766554		EMPFÄNGER KUNDE AG WERK MUENCHEN INDUSTRIEPARK 13 DE 80888 MUENCHEN WERK / ABLADESTELLE / LAGERORT 011/ABLAD123/LAGER7		M 
URSPRUNGSLAND DE		KUNDENSPEZIFISCHES ROUTING ROUTE 66 LINE15		
LIEFERSCHEINNUMMER 12345678		ETA 2016-01-15/13:30		MENGE (PCE) 1000000
SACHNUMMER BEFESTIGUNG XYZ ALUMINIUM GFS-123-554-765		NETTO KG 9999		BRUTTO KG 19999
PACKSTÜCK-ID (6J) UN 987654321 000123456		PACKMITTEL-TYP 0009PAL		
		CHARGENNUMMER CH1234		
LIEFERANTENSPEZIFISCHE DATEN  Lieferantendaten Zeile 1 Lieferantendaten Zeile 2 Lieferantendaten Zeile 3		ANZAHL INNERE PACKMITTEL 40		
		KUNDENDATEN ZEILE 1 CUSTOMER DATA LINE 2 KUNDENDATEN ZEILE 3 CUSTOMER DATA LINE 4 KUNDENDATEN ZEILE 5		

(Original ist 210x148mm)

13.2. A5 Mixed Label **VDA 4994** für eine gemischte Ladeinheit

VERSENDER LIEFERANT AG WERK BERLIN BERLIN DE-10117 ID: 887766554		EMPFÄNGER KUNDE AG WERK MUENCHEN INDUSTRIEPARK 13 DE 80888 MUENCHEN WERK / ABLADESTELLE / INTERNE DESTINATION 011 / ABLAD123 / LAGER7		MIX 
URSPRUNGSLAND DE				
LIEFERSCHEINNUMMER 12345678		ETA 2016-01-15/13:30		NETTO KG 780
SACHNUMMER				BRUTTO KG 850
PACKSTÜCK-ID (6J) UN 987654321 000123458		PACKMITTEL-TYP GLT4711		VERSANDDATUM S 2016-01-14
		CHARGENNUMMER		
LIEFERANTENSPEZIFISCHE DATEN  Lieferantendaten Zeile 1 Lieferantendaten Zeile 2 Lieferantendaten Zeile 3		ANZAHL INNERE PACKMITTEL 40		
		KUNDENDATEN ZEILE 1 KUNDENDATEN ZEILE 2 KUNDENDATEN ZEILE 3 KUNDENDATEN ZEILE 4 KUNDENDATEN ZEILE 5		

(Original ist 210x148mm)

13.3. Single Label **VDA 4994** für ein KLT

VERSENDER LIEFERANT AG WERK BERLIN BERLIN DE-10117 ID: 887766554 URSPRUNGSLAND DE LIEFERSCHENNUMMER 12345678 LIEFERANTENNUMMER 987654321 SACHNUMMER BEFESTIGUNG XYZ ALUMINIUM GFS-123-554-765 PACKSTÜCK-ID (1J) UN 987654321 000123457 	WARENEMPFÄNGER KUNDE AG WERK MUENCHEN DE 80888 MUENCHEN WERK / ABLADESTELLE / LAGER 011 / ABLAD123 / LAGER7 KUNDENSPEZIFISCHE ROUTINGINFORMATION ROUTE 66 LINE 15 KUNDENSPEZIFISCHE ROUTINGINFORMATION 1J UN 987654321 000123457 ME 1000 PCE 	S 	PACKMITTELTYP KL T4738 CHARGENNUMMER CH1234 TEILEGENERATIONS- / HARDWARE- / SOFTWARE- STAND 2015-11-01	PRODUKTIONSDATUM P 2016-01-14 ANZ. PCK 40
ETA 2016-01-15/13:30 MENGE PCE 1000 BRUTTO 850 NETTO 780		KUNDENDATEN ZEILE 1 CUSTOMER DATA LINE 2 KUNDENDATEN ZEILE 3 CUSTOMER DATA LINE 4 KUNDENDATEN ZEILE 5		
Lieferantendaten Zeile 1 Lieferantendaten Zeile 2 Lieferantendaten Zeile 3				

(Original ist 210x74mm)

13.4. Single Label **VDA 4994** für ein Tray

VERSENDER ID 887766554 LIEFERANTENNUMMER 12345678 SACHNUMMER BEFESTIGUNG XYZ ALUMINIUM GFS-123-554-765	EMPFÄNGER KUNDE AG VERWENDUNGSSTELLE LINE 15	LIEFERSCHENNUMMER 12345678 KUNDENSPEZ. ROUTING ROUTE 66	S 	PACKMITTELTYP KL T4738 CHARGENNUMMER CH1234 TEILEGENERATIONS- / HARDWARE- / SOFTWARE- STAND 2015-11-01	PRODUKTIONSDATUM P 2016-01-14
UN 987654321 000123457 		1J UN 987654321 000123457	ME 1000 PCE 	Lieferantendaten Zeile 1 Lieferantendaten Zeile 2 Lieferantendaten Zeile 3	KUNDENDATEN ZEILE 1 CUSTOMER DATA LINE 2 CUSTOMER DATA LINE 4 KUNDENDATEN ZEILE 5

(Original ist 210x54mm)

13.5. Single Label **VDA 4994** im Format 6x4"

VERSENDER LIEFERANT AG WERK BERLIN BERLIN DE-10117 ID: 887766554 URSPRUNGSLAND DE LIEFERSCHENNUMMER 12345678 SACHNUMMER STEUERGERÄT GFS-123-554-222 PACKSTÜCK-ID (1J) UN 987654321 000123458 	EMPFÄNGER KUNDE AG INDUSTRIEPARK 13 DE 80888 MUENCHEN WERK / ABLADESTELLE / LAGERORT 011/ABLAD123/LAGER7 KUNDENSPEZIFISCHE ROUTING Z1Y2X3W4V5U6T7	S 	PACKMITTELTYP 6280RL CHARGENNUMMER CH1234 TEILEGENERATIONS- / HARDWARE- / SOFTWARE- STAND V3.0B654	PRODUKTIONSDATUM E 2016-01-14
ETA 2016-01-15/13:30 MENGE (ST) 10 BRUTTO 10 NETTO 7,8		KUNDENDATEN ZEILE 1 CUSTOMER DATA LINE 2 KUNDENDATEN ZEILE 3 CUSTOMER DATA LINE 4 KUNDENDATEN ZEILE 5		
DATEN DES LIEFERANTEN ZEILE 2 ZEILE 3				

Die nun folgenden VDA 4902 Etiketten behalten bis auf Widerruf ihre Gültigkeit. Lieferanten die von VDA 4902 auf 4994 umstellen, dürfen ohne vorherige Rücksprache umstellen.

13.6. Beispiel VDA 4902-GLT-Etikett

(1) Warenempfänger WILO SE, Werk Dortmund 44263 Dortmund		(2) Abladestelle - Lagerort - Verwendungsschlüssel Halle 1 Tor 2 – Roko	
(3) Lieferschein-Nr. (N) 2581752 		(4) Lieferantenanschrift (Kurzname, Werk, PLZ, Ort) EXAMPLESUPPLIER SPA IT-28010 FONTANETO	
(8) Sach-Nr. Kunde (P) 765-HGD89-1234567 		(5) Gewicht netto 270	(6) Gewicht brutto 295
(9) Füllmenge (Q) 140 		(10) Bezeichnung der Lieferung, Leistung ELEKTR. STEURERGERAET	
(12) Lieferanten-Nr. (V) 123456789 		(11) Sach-Nr. Lieferant (30S) 00123B1070 	
(16) Packstück-Nr. (M) 2581752 01 		(13) Versanddatum D 17.2.2014	(14) Änderungsstand Konstruktion VERSION 5.7
		(18) Chargen-Nr. (H) C12345678 	

(17) Warenanhänger VDA 4902, Version 4

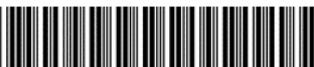
(Original ist 210x148mm)

13.7. Beispiel VDA-KLT-Etikett (Original ist BxH 210x75mm)

(1) Warenempfänger-Kurzadresse WILO SE, Werk Dortmund 44666 Dortmund		(2) Abladestelle-Lagerort-Verwendungsschlüssel Halle 1 Tor 2 - Roko	(3) Lieferschein-Nr. (N) 2581752 
(8) Sach-Nr. Kunde (P) 765-HGD89-1234567 			
(9) Füllmenge (Q) 140 ST 		(10) Bezeichnung Lieferung, Leistung ELEKTR. STEURERGERAET	
(12) Lieferanten-Nr. (V) 123456789 		(11) Sach-Nr. Lieferant (30S) 00123B1070 	
(15) Packstück-Nr. (S) 2581752 01 		(13) Datum 160407	(14) Änderungsstand Konstruktion VERSION 5.7
		(18) Chargen-Nr. (H) C12345678 	

(Original ist 210x148mm)

13.8. Beispiel VDA-GLT- „Master“-Etikett für Mischpaletten

(1) Warenempfänger WILO SE, Werk Dortmund DE-44263 DORTMUND		(2) Abladestelle-Lagerort-Verwendungsschlüssel Tor 2 – Roko		
(3) Lieferschein-Nr. (N) 2581752 		(4) Lieferantenanschrift (Kurzname, Werk, PLZ, Ort) EXAMPLESUPPLIER SPA IT-28010 FONTANETO		
(8) Sach-Nr. Kunde (P) MIX 		(5) Gewicht netto 800	(6) Gewicht brutto 872	(7) Anzahl Packstücke 3
(9) Füllmenge (Q)		(10) Bezeichnung der Lieferung, Leistung MIX		
(12) Lieferanten-Nr. (V) 123456789 		(11) Sach-Nr. Lieferant (305) MIX 		
(15) Packstück-Nr. (M) HU00002096 		(13) Versanddatum D 08.04.2016	(14) Änderungsstand Konstruktion	
		(16) Chargen-Nr. (H)		

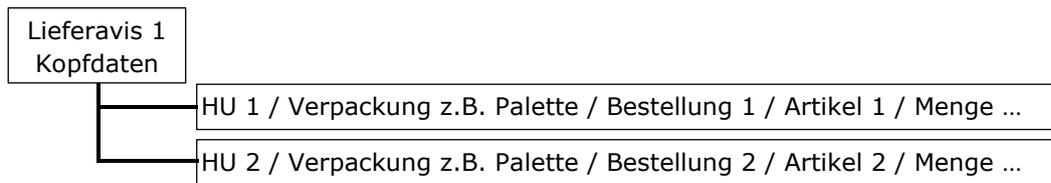
(17) Warenanhänger VDA 4902, Version 4

(Original ist 210x148mm)

13.9. Beispiel DFÜ-Warenbegleitschein nach VDA-4912

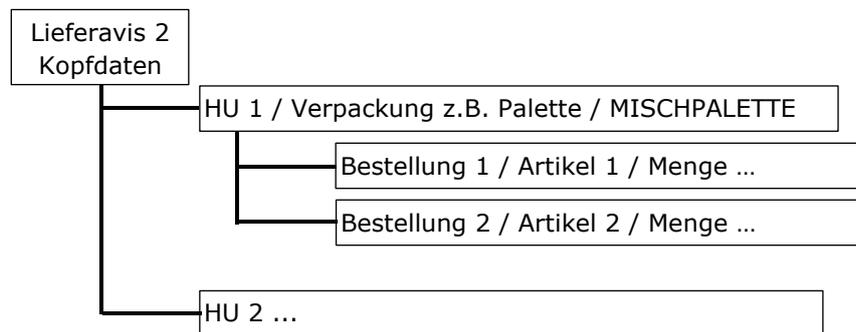
DFUE – WARENBEGLEITSCHIN		SENDUNGS-NR:	1234567	11.11.2015 – 08:00
		BLATT 1/01		
LIEFERANT	-WERK: 0401 -NUMMER: 330091	EMPFÄNGER	-WERK: 15 -NUMMER: 543215	ABLADESTELLE: BAU20 LAGERORT: WE02 VERBRAUCHSSTELLE: VERSANDART: LKW FRACHTFÜHRER: -NUMMER: 665512 SEND.-GEWICHT BR: 13
Mustermann GmbH Musterstraße 1 123456 Musterhausen	WILO SE Nortkirchenstraße 100 44263 Dortmund			
LS-NR	SACHNUMMER KUNDE	MENGE	ME	V/G BEZEICHNUNG DER LIEFERUNG
-DATUM	SACHNUMMER LIEFERANT	ÄNDERUNGSSTAND		ZUSATZDATEN LIEFERANT
-POS	PACKMITTEL -MENGE	-NUMMER KUNDE		FUELLMENGE -NUMMER LIEFERANT
00020002	KDART-NR	200	ST	Stratos <u>Pico</u>
07.10.2014	012000011			25/1-6-4132453 Umwälzpumpe
001	VP: 0000000001	KD PKMNR	X	00000000001 LF PKMN
00020002	KDART-NR	200	ST	Trinkwarmwasser-Zirkulationspumpe
07.10.2014	012000050			Star-Z Nova A
002	VP: 0000000001	KD PKMNR	X	00000000001 LF PKMN
00020003	KDART-NR	100	ST	<u>Yonos Pico</u>
07.10.2014	112000003			25/1-6 180 4164003 Heizungspumpe
001	VP: 0000000001	KD PKMNR	X	00000000001 LF PKMN
	VP: 0000000001	KD PKMNR	X	00000000001 LF PKMN
***** ENDE *****				

13.10. Beispiele für Verpackungsstrukturen im Lieferavis



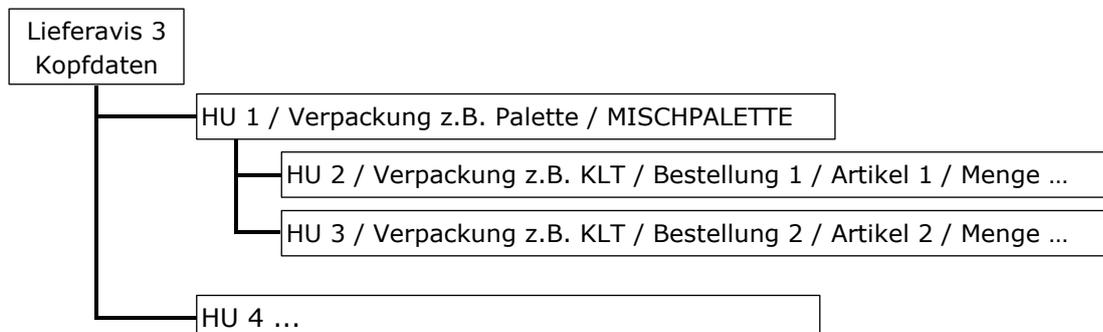
13.10.1. Eine einzelne Ebene, 2 Paletten, jeweils ein Artikel je Palette:

13.10.2. Zwei Ebenen, Mischpalette, darauf mehrere Artikel ohne eigene

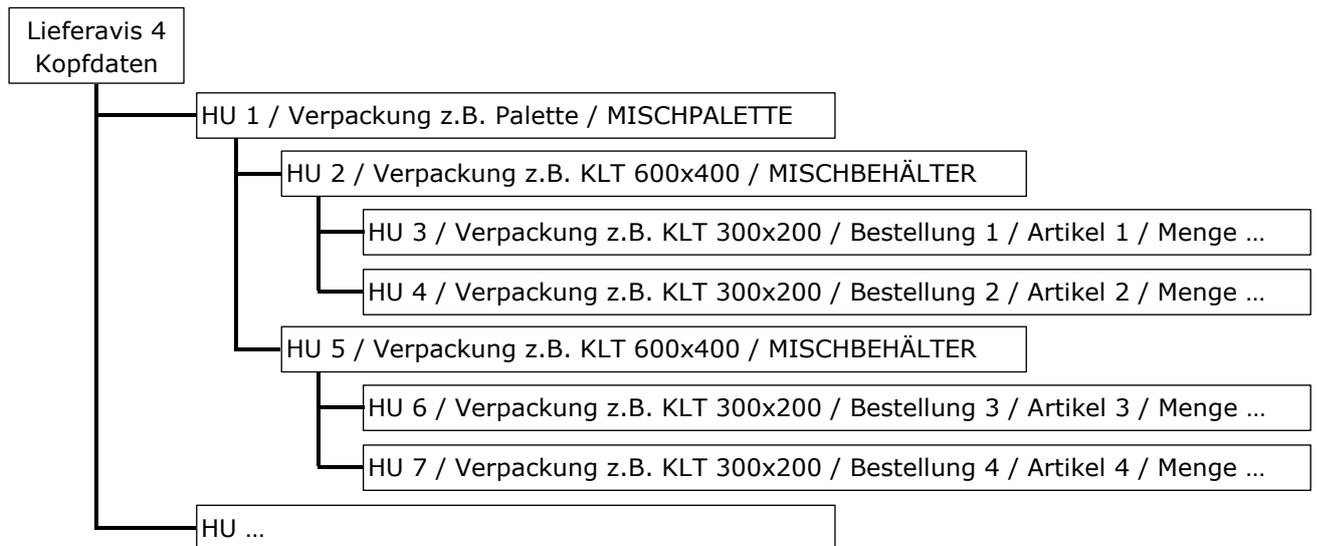


Verpackung:

13.10.3. Zwei Ebenen, Mischpalette, darauf mehrere Positionen mit eigener Verpackung:



13.10.4. Drei Ebenen, Mischpalette, darauf Mischbehälter, darin jeweils 2 Positionen mit eigener Verpackung:



Dieses Beispiel ist vereinfacht, indem es nur eine Palette mit Details zeigt. Gezeigt wird eine Mischpalette auf der 2 größere KLTs liegen. In diesen liegen jeweils 2 kleine KLTs mit den nicht weiter verpackten Artikeln.