

Vorschau

KAPITEL 9

Supply Chain Management

Effiziente Prozesse im Fokus

Informationsfluss Logistik

9 Informationsfluss Logistik

Kapitel/Abschnitt	Seite
9.1 Ausgangssituation / Entstehungsgeschichte / Zielsetzung.....	8
9.2 Geltungsbereich der Empfehlung	9
9.3 Begriffsdefinitionen	11
9.4 Nutzen- und Wirtschaftlichkeitsaspekte.....	15
9.5 Grundlagen für einen effizienten Informationsfluss	16
9.5.1 Bedeutung von Stammdaten in den logistischen Prozessen	16
9.5.2 Durchgängige Identifikation von Versandeinheiten	17
9.5.2.1 GS1-Transportetikett bei KEP-Dienstleistern	17
9.5.2.2 Nutzung der Radiofrequenztechnologie in der KEP-Branche	19
9.5.3 Informationsaustauschbeziehungen in Abhängigkeit der Bestellmenge	20
9.5.4 Einsatz von Zeitfenstermanagementsystemen.....	22
9.5.4.1 Ausgangssituation.....	22
9.5.4.2 Begriffserläuterungen.....	23
9.6 Basismodule für den Informationsfluss.....	28
9.6.1 Informationsaustauschbeziehungen für Modul 1 "Bestellabwicklung"	28
9.6.2 Informationsaustauschbeziehungen für Modul 2 "Transportabwicklung"	29
9.6.2.1 Basismodul "Transportabwicklung in der Distributionslogistik"	29
9.6.2.2 Basismodul "Transportabwicklung in der Beschaffungslogistik"	30
9.6.3 Informationsaustauschbeziehungen für Modul 3 "Lagerhaus- Abwicklung".....	31
9.6.4 Informationsaustauschbeziehungen für Modul 4 "Zeitfenster- Abwicklung".....	33
9.6.4.1 Basismodul 4a: „Zeitfensterabwicklung für Liefer-Zeitfenster“	33
9.6.4.2 Basismodul 4b: „Zeitfensterabwicklung für Abhol-Zeitfenster“	34
9.6.4.3 Das Drei-Stufen-Modell der Buchungsanfrage und Buchungsbestätigung	35

Inhaltsverzeichnis

9.7	Die Basismodule in realen Prozessszenarien	39
9.8	Basisprozesse für das Modul 1 "Bestellabwicklung"	70
9.8.1	Bestellung	70
9.8.2	Liefermeldung an den Empfänger der Ware.....	70
9.8.3	Wareneingangsmeldung	71
9.8.4	Rechnung.....	71
9.9	Basisprozesse für das Modul 2 "Transportabwicklung"	72
9.9.1	Transportavis	72
9.9.2	Transportauftrag.....	78
9.9.3	Transportstatus	85
9.9.4	Sammelankunftsmeldung	89
9.9.5	Sammellademeldung	93
9.9.6	Empfangsbestätigung	93
9.9.7	Speditions- und Lagerabrechnung.....	94
9.10	Basisprozesse für das Modul 3 "Warehouse-Abwicklung"	112
9.10.1	Liefermeldung vom Versender zum Logistik-Dienstleister "Warehouse"	112
9.10.2	Wareneingangsmeldung vom bestandsführenden Logistik- Dienstleister zum Auftraggeber.....	115
9.10.3	Formen des Bestandsdatenberichtes	118
9.10.3.1	Zeitpunktbezogener Bestandsdatenbericht	118
9.10.3.2	Zeitraumbezogener Bestandsänderungsbericht.....	121
9.10.3.3	Inventurbericht	124
9.10.3.4	Statusänderungsmeldung	124
9.10.4	Auslagerungsauftrag / Kommissionierauftrag.....	127
9.10.5	Rückmeldung nach der Kommissionierung	135
9.11	Basisprozesse für das Modul 4 "Zeitfensterabwicklung"	138
9.11.1	Buchungsanfrage und Buchungsbestätigung	138
9.11.1.1	IFTMBF für die Buchungsanfrage.....	139
9.11.1.2	IFTMBC für die Buchungsbestätigung.....	143
9.11.2	IFTSTA für die Statusmeldung.....	145
9.11.3	Bestelldaten	146
9.11.4	Buchungsrückmeldung	147
9.12	Anlagen	148
9.12.1	Referenzierungsmodell	148
9.12.2	Ladehilfsmittel und Anzahl tauschfähiger Lademittel.....	151
9.12.3	Etikettenbeispiele von KEP-Dienstleistern.....	153

Inhaltsverzeichnis

9.12.4 Rollliste Paketdienstleister 154

Vorschau

Abbildungsverzeichnis

Kapitel/Abschnitt	Seite
Abbildung (9) 1: . Die Empfehlung im Gesamtrahmen von Geschäftsbeziehungen bei Auftragserteilung durch den Warenversender.....	9
Abbildung (9) 2: . Die Empfehlung im Gesamtrahmen von Geschäftsbeziehungen bei Auftragserteilung durch den Warenempfänger.....	10
Abbildung (9) 3: . GS1-Transportetikett für KEP-Dienstleister.....	18
Abbildung (9) 4: . Varianten der Auszeichnung von Paketen.....	19
Abbildung (9) 5: . Transponderteil und EPC-Logo ergänzend zum Transportetikett.....	20
Abbildung (9) 6: . Formen der Zeitfenstersteuerung.....	22
Abbildung (9) 7: . Zeitfensterdefinition.....	23
Abbildung (9) 8: . Prozesse der Aufenthaltszeit.....	24
Abbildung (9) 9: . Zeitstempeldefinition.....	25
Abbildung (9) 10: In die Zeitfensterdefinition integrierte Zeitstempel.....	26
Abbildung (9) 11: Codes für Abbildung der Zeitstempel in EANCOM®.....	27
Abbildung (9) 12: Basismodul 1 – Bestellabwicklung.....	28
Abbildung (9) 13: Basismodul 2 - Transportabwicklung in der Distributionslogistik	30
Abbildung (9) 14: Basismodul 2 - Transportabwicklung in der Beschaffungslogistik	31
Abbildung (9) 15: Basismodul 3 - Lagerhaus-Abwicklung.....	32
Abbildung (9) 16: Basismodul 4a "Zeitfensterabwicklung für Liefer-Zeitfenster".....	34
Abbildung (9) 17: Basismodul 4b "Zeitfensterabwicklung für Abhol-Zeitfenster".....	35
Abbildung (9) 18: Stufe 1 „Basic“.....	36
Abbildung (9) 19: Stufe 2 „Best Practice“.....	37
Abbildung (9) 20: Stufe 3 „Vision“.....	38

Abbildungsverzeichnis

Abbildung (9) 21: Prozessszenario 1 - Warenlieferant ist Auftraggeber "Transport".....	39
Abbildung (9) 22: Prozessszenario 2 - Warenempfänger ist Auftraggeber "Transport".....	40
Abbildung (9) 23: Prozessszenario 3 - Warenempfänger ist Auftraggeber "Transport" bei unvollständiger Informationslage.....	41
Abbildung (9) 24: Prozessszenario 4 - Warenversender ist Auftraggeber "Lagerhaus".....	42
Abbildung (9) 25: Prozessszenario 5 - Warenversender ist Auftraggeber "Lagerhaus"; Logistik Dienstleister ist Auftraggeber "Transport".....	44
Abbildung (9) 26: Prozessszenario 6 - Warenversender ist Auftraggeber "Lagerhaus" und "Transport".....	45
Abbildung (9) 27: Prozessszenario 7 - Auftragsplitting.....	47
Abbildung (9) 28: Prozessszenario 8 - Transshipment Abwicklung.....	48
Abbildung (9) 29: Prozessszenario 9 - Warenempfänger ist Auftraggeber "Transport".....	50
Abbildung (9) 30: Prozessszenario 10 - Leergutabwicklung: Industrie beauftragt Abholung.....	52
Abbildung (9) 31: Prozessszenario 11 - KEP-Basisszenario - Warenversender ist Auftraggeber „KEP-Transport“.....	54
Abbildung (9) 32: Vollständige Informationsanbringung beim Warenversender.....	54
Abbildung (9) 33: Anbringung des Leitcodes erfolgt beim KEP-Dienstleister.....	55
Abbildung (9) 34: Die Anbringung der Sendungsnummer/Paket-ID sowie des Leitcodes erfolgt beim KEP-DL.....	56
Abbildung (9) 35: Prozessszenario 12 - KEP-Basisszenario - Warenempfänger ist Auftraggeber „KEP-Transport“.....	57
Abbildung (9) 36: Szenario 13 – Zeitfensterabwicklung – Anlieferzeitfenster, Distributionslogistik, Teilladung/Komplettladung, Logistik- Dienstleister bucht.....	59
Abbildung (9) 37: Szenario 14 – Zeitfensterabwicklung – Anlieferzeitfenster, Distributionslogistik, Teilladung/Komplettladung, Lieferant bucht.....	61

Abbildungsverzeichnis

Abbildung (9) 38: Szenario 15 – Zeitfensterabwicklung – Anlieferzeitfenster, Distributionslogistik, Sammelgut, Logistik-Dienstleister bucht.....	63
Abbildung (9) 39: Szenario 16 – Zeitfensterabwicklung – Anlieferzeitfenster, Beschaffungslogistik, Teilladung/Komplettladung, Logistik-Dienstleister bucht.....	65
Abbildung (9) 40: Szenario 17 – Zeitfensterabwicklung – Abholzeitfenster, Distributionslogistik, Teilladung/Komplettladung & Sammelgut, Logistik-Dienstleister bucht.....	67
Abbildung (9) 41: Szenario 18 – Zeitfensterabwicklung – Anlieferzeitfenster, Abholzeitfenster, Distributionslogistik, Teilladung/Komplettladung, Logistik-Dienstleister bucht.....	69
Abbildung (9) 42: EANCOM®-Nachrichtentypen im Modul 1 "Bestellabwicklung".....	70
Abbildung (9) 43: Transportavis in der Transportabwicklung; Beispiel Distributionslogistik.....	72
Abbildung (9) 44: EANCOM®-Nachrichtentyp IFTMIN für den Transportauftrag; Beispiel Distributionslogistik.....	78
Abbildung (9) 45: EANCOM®-Nachrichtentyp IFTSTA für den Transportstatus, Beispiel Distributionslogistik.....	85
Abbildung (9) 46: EANCOM®-Nachrichtentyp IFCSUM für die Sammelankunftsmeldung.....	89
Abbildung (9) 47: Die Sammellademeldung in der Beschaffungslogistik.....	93
Abbildung (9) 48: Empfangsbestätigung in der "Transportabwicklung"; Beispiel Distributionslogistik.....	94
Abbildung (9) 49: Speditions- und Lagerabrechnung im logistischen Prozesskontext; Beispiel Distributionslogistik.....	95
Abbildung (9) 50: Speditions- und Lagerabrechnung im logistischen Prozesskontext; Beispiel Beschaffungslogistik.....	96
Abbildung (9) 51: Abbildung der IFTMIN in der INVOIC (1:1-Beziehung – Einzelrechnung).....	98
Abbildung (9) 52: Abbildung der IFTMIN in der INVOIC (1:n-Beziehung – Sammelrechnung).....	99
Abbildung (9) 53: EANCOM®-Nachrichtentyp DESADV im Modul 3 "Lagerhaus-Abwicklung".....	112
Abbildung (9) 54: EANCOM®-Nachrichtentyp RECADV im Modul 3 "Lagerhaus-Abwicklung".....	115

Abbildungsverzeichnis

Abbildung (9) 55: EANCOM®-Nachrichtentyp INVRPT im Modul 3 "Lagerhaus-Abwicklung".....	118
Abbildung (9) 56: EANCOM®-Nachrichtentyp INVRPT für die Beauftragung einer Statusänderung.....	124
Abbildung (9) 57: EANCOM®-Nachrichtentyp INSDDES für den Auslagerungs- und Kommissionierauftrag.....	127
Abbildung (9) 58: EANCOM®-Nachrichtentyp DESADV für die Rückmeldung nach der Kommissionierung.....	135
Abbildung (9) 59: Nachrichtenarten für das Modul 4.....	138
Abbildung (9) 60: EANCOM®- Nachrichtentyp IFTMBF für die Buchungsanfrage.....	139
Abbildung (9) 61: EANCOM®-Nachrichtentyp IFTMBC für die Buchungsbestätigung	143
Abbildung (9) 62: IFTSTA für die Statusmeldung.....	145
Abbildung (9) 63: Bestelldaten in der Zeitfenstersteuerung.....	146
Abbildung (9) 64: Buchungs-Rückmeldung in der Zeitfenstersteuerung.....	147
Abbildung (9) 65: Palettenkonfigurationen.....	152
Abbildung (9) 66: GS1-Transportetikett von DHL Express.....	153
Abbildung (9) 67: GS1-Transportetikett von UPS.....	154
Abbildung (9) 68: Beispiel für Rolliste.....	155

Achtung:

Aus Gründen der Eindeutigkeit wird bei der Nummerierung der Seiten, der Abbildungen und der Tabellen das jeweilige Kapitel in runden Klammern vorangestellt. Beispiele: Seite (1) 4: Seite 4 in Kapitel 1; Abbildung (3) 9: Abbildung 9 in Kapitel 3; Tabelle (5) 11: Tabelle 11 in Kapitel 5.

9.1 Ausgangssituation / Entstehungsgeschichte / Zielsetzung

9.1 Ausgangssituation / Entstehungsgeschichte / Zielsetzung

Ziel dieser Empfehlung ist die Darstellung allgemeingültiger Informationsanforderungen für die Transport- und Umschlagprozesse zwischen Industrie, Logistik-Dienstleister und Handel sowie die Spezifizierung der für diese Prozesse erforderlichen elektronischen Nachrichten. Hierdurch sollen die unterschiedlichen Ausprägungen von Prozessanforderungen und deren Abbildung in elektronischen Nachrichten verringert werden, um die Anwendung in den unterschiedlichsten Geschäftsbeziehungen zu realisieren.

Durch die Definition von Basismodulen und die hierfür erforderlichen Informationsprofile für die relevanten Geschäftsprozesse werden auch komplexe Geschäftsbeziehungen abgebildet. Mit den erarbeiteten "Basismodulen" können verschiedene Prozessszenarien abgebildet werden. Sie stellen somit die Grundlage für einen effizienten Informationsfluss und Datenaustausch dar.

Die vorliegenden Prozessempfehlungen wurden mit und für die Prozessbeteiligten der Konsum- und Gebrauchsgüterwirtschaft erarbeitet. Die Empfehlungen richten sich an die Prozessverantwortlichen von Industrie, Handel und Logistik-Dienstleister, welche im Rahmen der Optimierung von bestehenden Geschäftsbeziehungen den elektronischen Austausch von Daten umsetzen wollen.

Grundlage der vorliegenden Ergebnisse war eine detaillierte Prozessbetrachtung, auf deren Grundlage zunächst die für den Prozess relevanten Informationsprofile erarbeitet wurden. In einem zweiten Schritt wurden die Informationsprofile in die Datenstruktur des für die Konsum- und Gebrauchsgüterwirtschaft vorgesehenen Kommunikationsstandards EANCOM[®] übertragen. Die EANCOM[®]-Schnittstellenbeschreibungen werden separat veröffentlicht.

Diese Empfehlung bietet allgemeingültige Informationsanforderungen für die Transport- und Umschlagprozesse zwischen Industrie, Logistik-Dienstleister und Handel und spezifiziert die erforderlichen elektronischen Nachrichten.

Die Basis für diese Empfehlung bildete eine detaillierte Prozessbetrachtung.

9.2 Geltungsbereich der Empfehlung

Die unternehmensindividuelle Umsetzung der in der Empfehlung aufgezeigten Lösungen wird generell auf Basis der geltenden vertraglichen Grundlagen erfolgen. In diesen sind die kommerziellen und qualitativen Bedingungen geregelt. Prozesse und Verantwortlichkeiten für Datenaustausch und -beziehungen sowie die Abwicklung von administrativen Vorgängen sind dort ebenfalls festgelegt. Diese vertraglichen Regelungen können Einfluss auf die Gestaltung der Informationsprofile (z. B. vorgegebene Zeitfenster, fixer Verladeort) nehmen.

Die erarbeiteten Lösungen werden für folgenden Geltungsbereich definiert:

- Für Unternehmen der Konsum- und Gebrauchsgüterwirtschaft
- Landverkehre in / zwischen Deutschland, Österreich und der Schweiz
- Transportmittel: LKW
- Auftragserteilung durch Industrie (Distributionslogistik) bzw. durch Handel (Beschaffungslogistik)

Die vorliegende Empfehlung kann analog auf Schienenverkehre in Österreich und der Schweiz angewendet werden.

Die spezifischen Anforderungen, die bei der Einbindung von KEP-Dienstleistern (Kurier-, Express- und Paket-Dienstleister) bestehen, werden in speziellen Abschnitten (Kapitel 9.5.2 sowie 9.7) und Szenarien (11 und 12) beschrieben. Die spezifischen Anforderungen, die bei der Einbindung von Zeitfenstermanagement-Systemen (ZFS) bestehen, werden in speziellen Abschnitten (Kapitel 9.5.4, 9.6.4, 9.11) und Szenarien (13 bis 18) beschrieben.

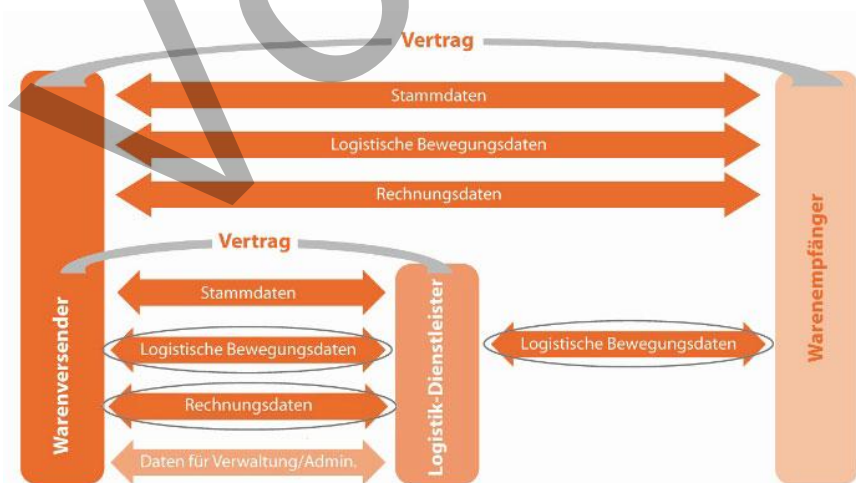


Abbildung (9) 1: Die Empfehlung im Gesamttrahmen von Geschäftsbeziehungen bei Auftragserteilung durch den Warenversender

Geltungsbereiche für die in dieser Empfehlung zusammengestellten Lösungen.

Die Anwendung auf Schienenverkehre in Österreich und der Schweiz ist analog anwendbar.

Der Fokus der Empfehlung liegt auf der Beschreibung des Austauschs logistischer Bewegungs- und Rechnungsdaten (siehe Abbildung (9) 1) über einen Logistik-Dienstleister. Die Gültigkeit der beschriebenen Informationsprofile und Nachrichtentypen bleibt erhalten, auch wenn ergänzende Prozesse wie der Austausch von Stammdaten, Rechnungsdaten, Daten für Verwaltung/Administration (z. B. INTRASTAT-Meldung) sowie die Direktbelieferung nicht in dieser Empfehlung behandelt werden.

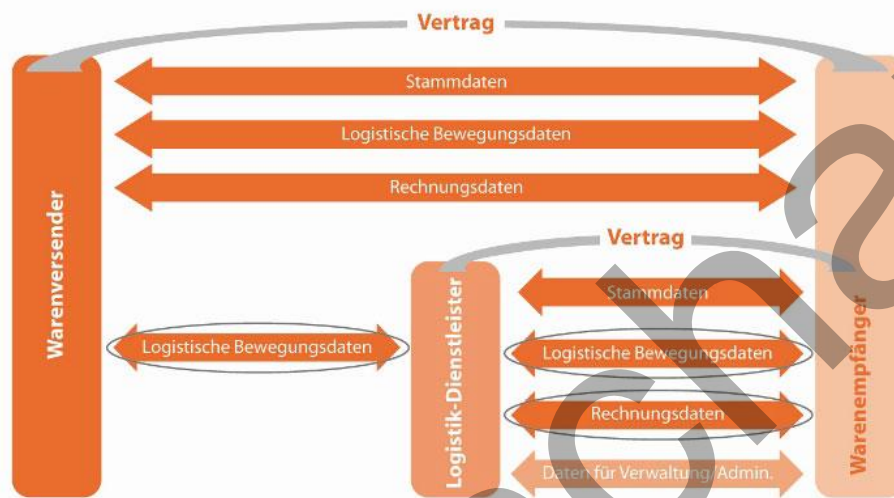


Abbildung (9) 2: Die Empfehlung im Gesamtrahmen von Geschäftsbeziehungen bei Auftragserteilung durch den Warenempfänger

Die Begriffe "Warenversender" und "Warenempfänger" werden gewählt, um die Allgemeingültigkeit der Empfehlung zu gewährleisten. So können mehrstufige Geschäftsbeziehungen abgebildet werden. Ein Industrieunternehmen kann beispielsweise als Warenempfänger in der Beschaffungslogistik oder als Warenversender in der Distributionslogistik auftreten.

Die Prozessanforderungen für Transport- und Umschlagprozesse, die über Luft- und Seefracht abgewickelt werden, sind nicht Gegenstand der Empfehlung.

Alle aufgeführten Lösungen beinhalten die Anforderungen, die für die Abwicklung der Hauptwarenströme, d. h. ca. 80% der Geschäftsbeziehungen, erforderlich sind. Die verbleibenden 20% sind im Rahmen einer Standardempfehlung nicht abbildbar. Die Anforderungen, die aus gelegentlich auftretenden Prozessabweichungen resultieren, sind nicht Gegenstand der Empfehlung, da für diese Ausnahmesituationen oftmals ein unternehmensindividueller Informationsfluss vorliegt, der zudem häufig durch manuellen Eingriff realisiert wird. In den Fällen, in denen unternehmensspezifische Besonderheiten abgebildet werden, sind bilaterale Absprachen zwischen den Partnern unvermeidbar.

Die Begriffe "Warenversender" und "Warenempfänger" garantieren die Allgemeingültigkeit dieser Empfehlung.

Die Empfehlung erstreckt sich nicht auf Transport- und Umschlagprozesse per Luft- und Seefracht.

9.3 Begriffsdefinitionen

Die im Folgenden aufgeführten Begriffe sollen ein gemeinsames Begriffsverständnis zu relevanten logistischen Bezugsgrößen sicherstellen.

- **Auftragsmenge / Bestellmenge**
Mit Auftragsmenge wird jene Menge eines Produktes umschrieben, die vom Auftraggeber in seiner Bestellung festgehalten wird.
- **Bestellung**
Eine Bestellung eines Käufers führt grundsätzlich zu einem Auftrag beim Lieferanten. Die Bestellung kann entweder vom Käufer oder im Falle von VMI (Vendor Managed Inventory) vom Lieferanten generiert werden. Sie entspricht einer Einzelbestellung, d. h. ein Lieferort und ein Liefertermin sollte festgelegt sein.
- **Delieferte Menge**
Mit gelieferter Menge wird die tatsächlich ausgelieferte Menge bezeichnet. Sie kann gegenüber der Liefermenge abweichen, wenn bspw. der physisch vorhandene, frei verfügbare Lagerbestand vom verbuchten, frei verfügbaren Lagerbestand abweicht. Abweichungen bei Ware mit Gewichts- schwind sind zu erwarten.
- **GLN**
Offizielle Abkürzung für *Global Location Number*. Die GLN stellt gemäß GS1-Standard eine eindeutige Identifikation der Örtlichkeit im Rahmen einer Körperschaft (z. B. Unternehmen) sicher.
- **GTIN**
Offizielle Abkürzung für *Global Trade Item Number*. Die GTIN stellt gemäß GS1-Standard eine eindeutige Identifikation eines Produktes sicher. Bemerkungen in den Texten oder Informationsprofilen, die diesen Sachverhalt relativieren, beziehen sich auf die nicht idealen Verhältnisse im Alltagsgeschäft.
- **Komplettladung**
Sendung von *einem* Versender zu *einem* Empfänger. Das Transportmittel ist (fast) ausgelastet. Bei gleichem Anlieferterag können dabei mehrere Bestellungen von einem Versender gemeinsam befördert werden. Die für die Zustellung relevanten Informationen liegen tendenziell früher vor (vor allem im Vergleich zum Sammelgut).
- **Ladehilfsmittel**
Mittel zur Zusammenfassung und zum Schutz von Gütern (z. B. Palette, Behälter, Gitterbox). Ladehilfsmittel sind einer Sendung zugeordnet und können getauscht werden.
- **Ladungssicherungsmittel**
Hilfsmittel (z. B. Spanngurte) zur Sicherung der Ladung auf dem Transportmittel. Ladungssicherungsmittel verbleiben auf dem Transportmittel.

Auftrags- / Bestellmenge = Menge eines Produktes, die der Auftraggeber in seiner Bestellung festhält.

Bestellung = wird vom Käufer oder Lieferanten generiert.

Delieferte Menge = tatsächlich ausgelieferte Menge.

GLN = Global Location Number.

GTIN = Global Trade Item Number.

Komplettladung = Sendung von einem Versender an einen Empfänger bei (fast) voller Auslastung.

Ladehilfsmittel = Mittel zur Zusammenfassung und zum Schutz von Gütern.

Ladungssicherungsmittel = Hilfsmittel zur Sicherung der Ladung auf dem Transportmittel.

9.3 Begriffsdefinitionen

- **Ladung**
Ist die Gütermenge, die für eine Fahrt in/auf einem Transportmittel zusammengestellt und transportiert wird. Die Ladung kann eine oder mehrere Sendungen beinhalten. Eine Ladung kann maximal die Transportkapazität eines Transportgefäßes ausmachen.
- **Leergebinde**
Leergebinde unterteilt sich in gebundenes und ungebundenes Leergebinde. Gebundenes Leergebinde betrifft Gebinde oder logistische Hilfseinrichtungen, die an das Produkt gebunden sind, d. h. mit dem Produkt an den Konsumenten abgegeben werden (evtl. gegen Pfand), aber grundsätzlich in einem Kreislauf wieder zurückgeführt und neu verwendet werden (z. B. Mehrwegflaschen). Ungebundenes Leergebinde betrifft wieder verwendbare Gebinde oder logistische Hilfseinrichtungen, die nicht an das Produkt gebunden sind und somit im Regelfall nicht an den Konsumenten weitergegeben werden. Auch wenn sie pfandfrei oder nicht bewirtschaftet werden, ist deren Rückführung an die Industrie notwendig (bspw. Kleiderständer).
- **Leitcode (KEP)**
Mit dem Leitcode verteilt der KEP-Dienstleister die Frachtsendungen / Versandeinheiten automatisch durch sein KEP-Netzwerk. Der Leitcode wird in der GS1-Symbologie mit dem Datenbezeichner 403 abgebildet.
- **Lieferung**
Eine Lieferung wird aufgrund von Bestellungen oder Abrufen gebildet und kann aus einer oder mehrerer Versandeinheiten bestehen, die vom Absender der Ware (z. B. Lieferant, Hersteller) an den Warenempfänger (z. B. Lager des Handels) transportiert wird. Eine Lieferung kann grundsätzlich auf verschiedene Sendungen verteilt sein, einer Sendung entsprechen oder Teil einer Sendung sein. Im Rahmen dieser Empfehlung sollte jedoch die Obergrenze für eine Lieferung eine Sendung sein, d. h. eine Lieferung kann einer Sendung entsprechen oder Teil einer Sendung sein. Die Lieferung umfasst die Erfüllung oder Teilerfüllung eines Auftrages.
- **Liefermenge**
Die Liefermenge umschreibt jene Menge, die aus Sicht des Lieferanten geliefert werden kann. Die Liefermenge kann von der Bestellmenge abweichen, wenn bspw. der verbuchte, frei verfügbare Lagerbestand tiefer liegt als die Auftragsmenge. Abweichungen sind auch bei Ware mit Gewichtsverlust zu erwarten.
- **Logistik-Dienstleister**
Auf eine Definition von Frachtführer, Transporteur und Spediteur wurde wegen länderspezifischer Gesetzesvorgaben bezüglich Haftung etc. verzichtet. Vielmehr wurde im Kontext der Teilprozesse eine Unterscheidung zwischen Logistik-Dienstleister "Transport" und Logistik-Dienstleister "Warehouse" gemacht.

Ladung = Gütermenge, die für eine Fahrt in/auf einem Transportmittel zusammengestellt und transportiert wird.

Leergebinde = gebundenes und ungebundenes Leergebinde.

Leitcode (KEP) = dient zur automatischen Verteilung von Versandeinheiten im Netzwerk der KEP-Dienstleister.

Lieferung = wird aufgrund von Bestellungen oder Abrufen gebildet und kann aus mehreren Versandeinheiten bestehen.

Liefermenge = Menge, die aus Sicht des Lieferanten geliefert werden kann.

Logistik-Dienstleister = bei den Teilprozessen werden Logistik-Dienstleister "Transport" sowie "Warehouse" unterschieden.

9.3 Begriffsdefinitionen

- **NVE/SSCC**
(Nummer der Versandeinheit, Serial Shipping Container Code)
Die NVE/SSCC gewährleistet, dass Transporteinheiten mit einer weltweit eindeutigen Identifikationsnummer gekennzeichnet sind. Insbesondere stellt die NVE/SSCC eine Verknüpfung zwischen den in Strichcodes verschlüsselten Daten und Identifikationsnummern auf einer Transporteinheit mit Daten, die sich auf die logistische Einheit (Shipping Container) beziehen, bereit. Auf diese Weise unterstützt er den Datenaustausch (EDI) zwischen Handelspartnern. Siehe auch "Versandeinheit".
- **Paket-ID (KEP)**
Mit der "Paket-ID" identifiziert der KEP-Dienstleister eindeutig ein Paket. Bei paketerientierten KEP-Dienstleistern ist diese Nummer führend im System. Im Sinne der GS1-Standards ist die NVE/SSCC das Äquivalent zur "Paket-ID".
- **Sammelgut**
Sendung von n Versendern an m Empfänger. Die Konsolidierung der Sendungen erfolgt in der Regel über die Umschlagspunkte der Logistik-Dienstleister (Quellgebiets-Hub und/oder Zielgebiets-Hub). Die physische Zuordnung der Ware für den letzten Transportabschnitt (Nachlauf) erfolgt kurzfristig.
- **Sendung**
Menge von Gütern, die von einem Versender an einem Versandort zeitgleich übernommen und an einen Empfänger in einem Empfangsort und für einen Anliefertermin befördert und entladen wird. Im Rahmen dieser Empfehlung sollte die Obergrenze für eine Sendung eine Ladung sein, d. h. die Sendung kann einer Ladung entsprechen oder Teil einer Ladung sein.
- **Sendungsnummer (KEP)**
Ein oder mehrere Pakete werden unter der "Sendungsnummer" zusammengefasst. Bei sendungsorientierten KEP-Dienstleistern ist diese Nummer führend im System. Unter der Annahme, dass die zusammengefassten Pakete eine virtuelle Einheit darstellen, bildet im Sinne der GS1-Standards eine Master-NVE das Äquivalent zur "Sendungsnummer". (Lieferanten- und Lieferscheinbezogen).
- **SSCC (Serial Shipping Container Code)**
Siehe auch NVE/SSCC.
- **Teilladung**
Sendungen von n Versendern an m Empfänger. Bei gleichem Anliefertermin können mehrere Bestellungen von einem Versender gemeinsam befördert werden. Die für die Zustellung relevanten Informationen liegen tendenziell früher vor (vor allem im Vergleich zum Sammelgut).
- **Transport**
Die Beförderung (physische Warenbewegung) von Gütern mittels Transportgefäßen von einem Ort zu einem anderen Ort.

NVE/SSCC =
Nummer der Versandeinheit, Serial Shipping Container Code.

Paket-ID (KEP) =
Dient der eindeutigen Identifikation eines Paketes durch KEP-Dienstleister. Äquivalent zur NVE/SSCC.

Sammelgut = Sendungen von n Versendern an m Empfänger, die über Umschlagspunkte konsolidiert wird.

Sendung =
Menge von Gütern, die ein Versender an einem Versandort zeitgleich übernimmt und an einen Empfänger in einem Empfangsort und für einen Anliefertermin befördert und entlädt.

Sendungsnummer (KEP) =
Nummer zur Zusammenfassung von ein oder mehreren Paketen. Äquivalent zur Master-NVE.

SSCC =
Serial Shipping Container Code.

Teilladung = Sendung von n Versendern an m Empfänger.

Transport =
physische Warenbewegung von Gütern mittels Transportgefäßen.

9.3 Begriffsdefinitionen

- **Transportgefäß**
Die Einheit, in der Güter mit unterschiedlichen Transportmitteln transportiert werden: Dies sind bspw. Wechselbrücken, Sattelaufleger, Waggons, Container. Im Unterschied zum Transportmittel verfügt das Transportgefäß über keinen eigenen Antrieb.
- **Transportmittel**
Technische Einrichtung zum Transportieren von Gütern oder Personen.
- **Versandeinheit / Packstück**
Physische, identifizierbare, unveränderbare und verfolgbare Handhabungseinheit in der logistischen Kette. Die Identifizierung erfolgt über die NVE/SSCC als den zentralen Zugriffsschlüssel auf die jeweilige Versandeinheit. Diese Definition gilt auch für sogenannte Sandwich-Paletten, die als eine Handhabungseinheit in der logistischen Kette behandelt werden.
- **Warenempfänger**
Mit Warenempfänger ist jener Partner gemeint, der gemäß des Bestellauftrages die Ware geliefert bekommt. Dieser Begriff wird gewählt, um die Allgemeingültigkeit der Grundmodule zu erhalten. So können auch mehrstufige Geschäftsbeziehungen (Industrie als Warenempfänger in der Beschaffungslogistik, respektive Handel als Warenempfänger bei der Distributionslogistik) erfasst werden.
- **Warenversender**
Mit Warenversender ist jener Partner gemeint, der gemäß Auftrag des Kunden Warenlieferant ist. Dieser Begriff wird gewählt, um den unterschiedlich interpretierbaren Begriff Industrie zu umgehen und um auch mehrstufige Geschäftsbeziehungen (bspw. Zulieferer der Industrie, d. h. Beschaffungslogistik Industrie) erfassen zu können
- **Zeitfenster**
Für die detaillierte Definition siehe Kapitel 9.5.4.2
- **Zeitfenster-Tool / Zeitfensterbuchungssystem (ZFS)**
Webbasiertes System für die Buchung von Abhol- und/oder Liefer-Zeitfenstern, das durch externe Dienstleister zur Verfügung gestellt wird.
- **Zeitstempel**
Für die detaillierte Definition siehe Kapitel 9.5.4.2

Transportgefäß = Einheit, in der Güter mit unterschiedlichen Transportmitteln transportiert werden.

Transportmittel = technische Einrichtung zum Transportieren von Gütern oder Personen.

Versandeinheit / Packstück = physische, identifizierbare, unveränderbare und verfolgbare Handhabungseinheit in der logistischen Kette.

Warenempfänger = der Partner, der gemäß des Bestellauftrages die Ware geliefert bekommt.

Warenversender = der Partner, der gemäß Auftrag des Kunden Warenlieferant ist.

Zeitfenster-Tool / Zeitfensterbuchungssystem (ZFS) = webbasiertes System für die Buchung von Abhol- und/oder Liefer-Zeitfenstern.