

5.2 Bestellung beauftragter Personen

Die Bestellung der beauftragten Personen ist ein formeller, schriftlicher Akt mit dem die Verantwortung übertragen wird. Damit sollten sowohl dem Delegierenden als auch dem Delegationsempfänger klar sein, mit welchen Kompetenzen die übertragenen Pflichten zu erfüllen sind und mit welchen Konsequenzen im Falle eines Fehlverhaltens zu rechnen ist.

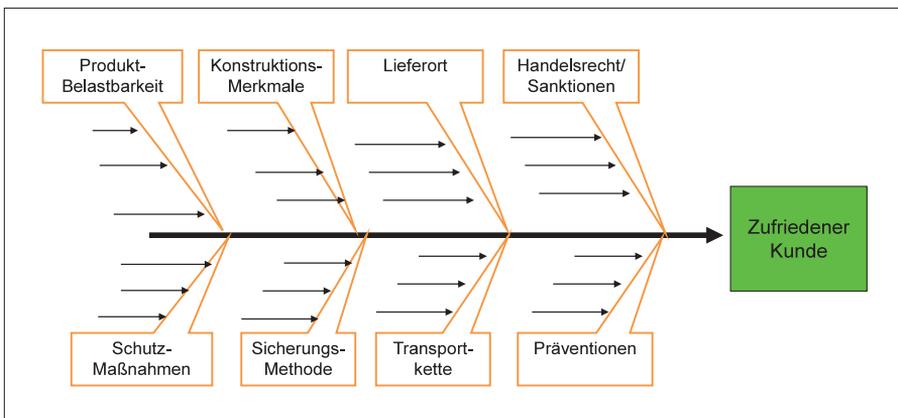


Praxistipp:

In der Anlage 4 ist ein Vorschlag für eine Bestellung zu finden, die auch sinngemäß für andere beauftragte Personen angewendet werden kann.

5.3 Organisation der Abläufe

Die Abläufe müssen klar strukturiert und durchdacht dargestellt werden. Bereits die Frage „Für welchen Markt soll das Produkt konzipiert werden?“ lässt Rückschlüsse darauf zu, welche Transportkette erforderlich sein wird. Auch der Ort, an dem der Kunde das Produkt übernehmen möchte, gibt eindeutige Hinweise für die Transportkette. Soll das Produkt an einen Kunden in Nordamerika geliefert werden, bleibt nur der Luft- oder Seeweg. Damit sind auch die Transportbelastungen prinzipiell bekannt. Beim Lufttransport muss z.B. an Druckschwankungen gedacht werden und beim Seetransport an die Be-



schleunigungen durch Schiffsbewegung, an Feuchtigkeit und Korrosion. Ein möglicher Gedankenansatz ist das Ursache-Wirkungs-Diagramm.

Bei konsequenter Umsetzung können viele Probleme vermieden werden. Dazu ein paar Gedanken.

Produktbelastbarkeit

- Ist ein Produkt so konstruiert, dass es keine Stapellast aufnehmen kann, muss die Verpackung diese Aufgabe übernehmen. Zum Beispiel in Form eines stabileren, stapelfähigen Kartons oder einer Holzkiste
- Ist das Produkt anfällig gegen Korrosion, muss es z.B. durch VCI-Folie oder durch Beifügen von Trockenmitteln geschützt werden.



- Kartons auf Ladungsträger; der unterste Karton wurde beschädigt, da er die Stapellast nicht aufnehmen konnte.

Konstruktionsmerkmale

- Ist das Produkt so ausgeführt, dass es auf oder in dem Transportmittel formschlüssig gestaut und gesichert werden kann, z.B. weil es auf oder in Ladungsträger gepackt ist, dann können die Aufbaufestigigkeiten der Transportmittel genutzt werden.
- Ist das formschlüssige Stauen und Sichern nicht möglich, muss das Produkt mit Anschlagpunkten versehen sein, damit die Sicherung durch Direktzurren erfolgen kann.

Lieferort

- Der Lieferort ist in aller Regel bereits bei der Auftragsvergabe bekannt. Damit kann auch die Transportkette genau bestimmt werden. Die Transportkette setzt sich aus verschiedenen Transportmitteln zusammen und jedes für sich hat typische Transportbelastungen, die als TUL-Belastungen bezeichnet werden. Daraus lassen sich Rückschlüsse ziehen auf die Kräfte, welche das Produkt belasten. Beim Seetransport z.B. können quer zur Fahrtrichtung Beschleunigungen von bis zu 0,8 g mit einer Rollperiode von 2–3/min auftreten. Hinzu kommen senkrechte Beschleunigungen von bis zu 1,8 g, was sich auf die Stapelfähigkeit auswirkt.



- Beschädigter Ladungsträger führt zur Instabilität der Ladeinheit → hohes Schadensrisiko

- Der Lieferort lässt auch Rückschlüsse auf die klimatischen Bedingungen zu, welche auf das Produkt einwirken. Starke Temperaturwechsel, eventuell kombiniert mit Luftfeuchtigkeit, im Verlauf der Reise müssen berücksichtigt werden. Vor allem dann, wenn am Lieferort eine längere Lagerdauer geplant ist.

Handelsrecht/Sanktionen

- Es macht einen großen Unterschied, ob ein Produkt für das Lager produziert und von dort regelmäßig ausgeliefert wird, oder ob es sich um ein Teil eines Projektes handelt und vielleicht nur einmal benötigt wird.
- Die Wiederbeschaffungskosten und die erforderliche Zeit sind wichtige Hinweise auf den zu treibenden Verpackungs- und eventuellen Sicherungsaufwand.
- Mögliche Konventionalstrafen müssen durch Präventivmaßnahmen abgewendet werden.
- Auch Diebstahl bei besonders wertvollen oder besonders „nachgefragten“ Produkten muss berücksichtigt werden.

5.4 Erstellen von Anweisungen

Die Wertschöpfungskette beginnt bei der Idee zu einem Produkt und endet mit der Anwendung durch den Benutzer. Dazwischen liegen viele Stufen und Abschnitte, bis der Kunde das Produkt tatsächlich in Händen hält. Häufig wird der Fokus ausschließlich auf die Entwicklung und die Produktion gelegt, die Transportphase aber aus den Augen verloren. In die Entwicklung und Produktion wird oft sehr viel Geld und Knowhow gesteckt, so dass für die Transportphase nichts mehr übrig bleibt, weil es vergessen oder nicht beachtet wird. Die Verpackung und der Transport müssen dann mit minimalen Mitteln bewerkstelligt werden. Hochwertige Produkte werden mit qualitativ schlechtem Verpackungsmaterial verpackt, mit ungeeigneten Hilfsmitteln auf dem Ladungsträger befestigt und mit einem unzulänglich ausgerüsteten Transportmittel zum Kunden verschickt. Dieser Zustand ist es, den der erwartungsfrohe Kunde als Erstes erblickt. Ein LKW, der äußerlich schon einen wenig vertrauenerweckenden Zustand vermittelt, ein beschädigter Ladungsträger, ein verrutschtes Ladegut und eine mangelhafte, minderwertige Verpackung. Der Empfänger wird wohl zu guter Letzt auch ein beschädigtes Produkt erwarten.