



LUFTFRACHT **Vernetzte Transporte**

Rund 1,8 Mio. t Fracht transportierte die Lufthansa Cargo 2007 weltweit. Innerhalb Europas werden die Frachtflieger des Unternehmens dabei von gecharterten Lkw unterstützt. Die Luftflotte allein kann das gestiegene Frachtaufkommen längst nicht mehr bewältigen.

Der Straßentransport konfrontiert auch den Luftfracht-Giganten mit branchentypischen Problemen. Da Lufthansa Cargo nur einfache Fahrten vergibt, trieben bisher vor allem die vielen Leerkilometer die Preise der Spediteure in die Höhe. Durch eine interne Zentralisierung der Organisation sowie die Einführung der elektronischen Logistik-Plattform Tisys der Transporeon GmbH in den Buchungsverkehr sollte der Prozess der Auftragsvergabe effizienter gestaltet werden. Ein Konzept, das aufging: Inzwischen zeigt sich tatsächlich eine Frachtkosten-senkung von über fünf Prozent.

„Transport auf Höhe Null“, so bezeichnet der Luftfrachtjargon den Güterverkehr

per Lkw. Dass die aus fernen Ländern eingeflogenen Frachtcontainer innerhalb Europas auf der Straße ihren Weg fortsetzen, ist bei den entsprechenden Unternehmen eine bewährte und unumgängliche Praxis, wie Christa Pannke, Leiterin für Operation und Steuerung des so genannten Road Feeder Service (RFS) bei Lufthansa Cargo, weiß: „Im europäischen Raum bestehen schlichtweg nicht die Ladekapazitäten, um alle Güter vom und zum interkontinentalen Luftfrachtverkehr per Flugzeug zu transportieren“, erklärt die Organisatorin des Luftfracht-Ersatzverkehrs der Fluglinie.

Über 500.000 t Fracht werden bei Lufthansa Cargo jährlich auf der Straße trans-

portiert. Die Ladungen, die wie Luftfracht mit einer Flugnummer versehen sind, fließen zwischen den großen deutschen Verteiler-Zentren in Frankfurt, Leipzig und München und ca. 80 europäischen Flughäfen hin und her. Selbst weite Transportstrecken, beispielsweise nach Helsinki oder Madrid, werden von Lkw bedient.

Kostenfaktor Leerkilometer

Bei drei Vierteln der Fahrten handelt es sich um regelmäßige Lieferungen, die von festen Vertragspartnern nach einem genauen Flug- beziehungsweise Fahrplan überbracht werden.



▲ **Leerkilometer reduziert:** Die Vernetzung brachte eine Kostenreduzierung von rund fünf Prozent.

◀ **Drehscheibe Frankfurt:** Im Cargo-Zentrum am Rhein-Main-Airport werden täglich zahlreiche Fahrzeuge abgefertigt.

Die restlichen 25 Prozent des Frachtaufkommens stellen unregelmäßige Zusatzfrachten dar, für die jeweils spontan ein

Speditionsauftrag vergeben werden muss. Bis April 2007 war diese Frachtvergabe dezentral geregelt. „Wenn zusätzliche

Kapazitäten benötigt wurden, haben die Kollegen vor Ort mit einer Liste von Speditionsunternehmen und einer Preistabelle telefonisch nach jemandem gesucht, der den Auftrag übernimmt“, berichtet Pannke – eine schwierige Situation.

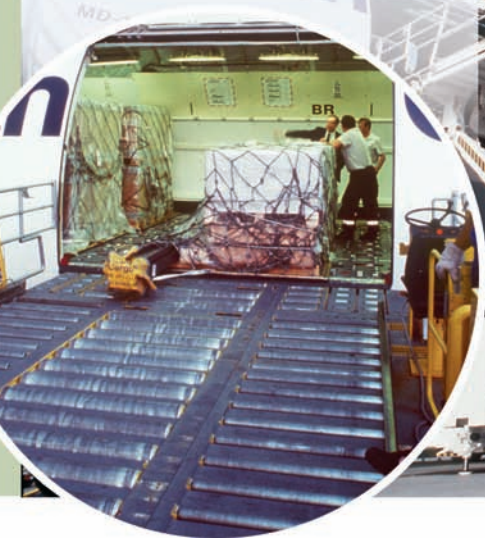
Zusätzliche Kapazität

Durch diese Praxis sah sich das Unternehmen aber mit dem Problem vieler Verladener im Straßenverkehr konfrontiert: dem Kostenfaktor Leerkilometer. Die RFS-Aufträge der Lufthansa Cargo umfassen nur einfache Fahrten. Anschlussaufträge zu finden, um die teure Rückfahrt mit leerem Laderaum zu vermeiden, ist allein Sache des Spediteurs. Bei der telefonischen Auftragsvergabe suchen die Mitarbeiter meist nur so lange, bis sie einen Frachtführer gefunden haben, der die Fahrt übernimmt.

Ob es einen anderen Spediteur gibt, der bereits einen dazu passenden Rückladungs-Auftrag hat und deshalb günstiger fahren würde, kann im von Zeitdruck geprägten Tagesgeschäft nicht geprüft werden.

► **Sensible Fracht:** *Unmittelbar nach der Landung wird die Luftfracht entladen und auf der Straße zum Bestimmungsort transportiert.*

▼ **Spezielles Equipment:** *Die Transportboxen der Lufthansa Cargo werden über Rollensysteme bewegt.*



Zentrale Frachtvergabe

Um das umständliche System insgesamt zu straffen, entschied sich der Konzern im letzten Jahr für die Zentralisierung der Frachtvergabe. Fehlende Frachtkapazitäten werden jetzt von den verschiedenen Cargo-Zentren nach Frankfurt gemeldet, wo die Aufträge tagesaktuell ausgeschrieben werden. Als zusätzliche Maßnahme zur Effizienzsteigerung und Leerkostenreduktion wurde für die Frachtvergabe die modulare Logistik-Plattform Tisys der Ulmer Transporeon GmbH eingeführt.

Stellt ein Unternehmen über das Modul Ticap einen neuen Auftrag ein, können alle angeschlossenen Spediteure die dazugehörigen Spezifikationen einsehen und je nach ihrer persönlichen Disposition entscheiden, ob sie ein Angebot abgeben und wie hoch sie den Preis ansetzen. Jede Ladung kann damit stets an das wirtschaftlich sinnvollste Fahrzeug vergeben werden, also jenes, das genau für diese Ladung den

geringsten Leerkilometer- und damit Leerkostenanteil hat. Die geschlossene Form der Logistik-Plattform war für den Luftfrachtanbieter ein entscheidender Vorteil von Tisys gegenüber offenen Logistik-Lösungen oder Frachtbörsen, da nur ein spezieller Kreis von Fuhrunternehmen für ihre Aufträge überhaupt infrage kommt.

Spezielle Container

„Unsere Güter werden auch auf der Straße in Luftfrachtcontainern transportiert“, so RFS-Operations-Leiterin Pannke. Diese Boxen können jedoch wegen ihrer dünnen Blechwände nur über Rollenbahnen verladen werden, auf einem Gabelstapler würden sie sich möglicherweise verbiegen. Aus diesem Grund werden im Luftfracht-Ersatzverkehr Roller-Bed-Lkw eingesetzt, die über im Laderaumboden eingelassene Rollen verfügen.

Mit Tisys konnte das Cargo-Unternehmen sicherstellen, dass nur bewährte

Frachtführer Zugriff auf die Aufträge erhalten, die auch über die entsprechenden Fahrzeuge verfügen.

Deutliche Kostensenkung

Mittlerweile sind 69 Spediteure für den geschlossenen Frachtführerpool der Lufthansa Cargo zugelassen. „Die Umstellung verlief problemlos, vor allem, weil das System sehr benutzerfreundlich gestaltet ist“, berichtet Pannke. Die anfängliche Skepsis der Frachtführer gegenüber dem ungewohnten Kommunikationsweg sei inzwischen der Begeisterung über die leichte Auftragserteilung gewichen. Auch die geschätzte Kosteneinsparung von fünf bis acht Prozent, die Lufthansa Cargo von den internen Veränderungen erwartet hatte, haben erste Effizienzauswertungen bereits bestätigt. Damit zeigt sich wieder einmal mehr, dass sich durch computerunterstützte Konzepte weitere Kostensenkungspotenziale nutzen lassen.