

Verabredung an Tor 13



Wenn die Ladezeiten beim Kunden getaktet sind, schont das die Arbeitszeit der Fahrer

Um Staus am Ladehof zu vermeiden, vergeben manche Verlader feste Zeitfenster über ein elektronisches Buchungssystem. Für Dienstleister bringt das **Rampenmanagement via Kalender jedoch nicht nur Vorteile.**



„Die Software erfordert von den Anwendern zunächst eine gewisse Disziplin“

PETER FÖRSTER,
Geschäftsführer Transporeon

Lange Wartezeiten bei der Abholung oder Anlieferung von Waren beim Kunden sind ein ärgerlicher Zeitfresser. Mancher Verlader versucht daher mithilfe einer Planungssoftware, die Abläufe auf dem Ladehof zu optimieren. Doch am Nutzen von Betriebshofmanagementsoftware scheiden sich die Geister. Von einer wirklichen Arbeitserleichterung spricht Gert Zacher, Disponent der Nickel & Goeldner Spedition GmbH in Schwanebeck. „Jeden Tag gibt unser wichtigster Auftraggeber 45 bis 50 Touren ein“, berichtet der Logistiker aus Sachsen-Anhalt. „Anhand der Straßenkilometer ermittle ich die voraussichtliche Ankunftszeit und buche dann das passende Zeitfenster für die Entladung.“ Die Wartezeiten haben sich so deutlich verringert: Laut Zacher müssen die LKW in der Regel weniger als eine Viertelstunde an der Rampe stehen. „Jetzt kann der Fahrer die kalkulierten Abfahrtszeiten fast immer punktgenau einhalten“, freut sich Zacher. Mit Sarkasmus zieht hingegen Gunter Meidel Bilanz. „Unsere LKW-Fahrer müssen genauso lange warten wie früher“, kommentiert der Juniorchef der Meidel-

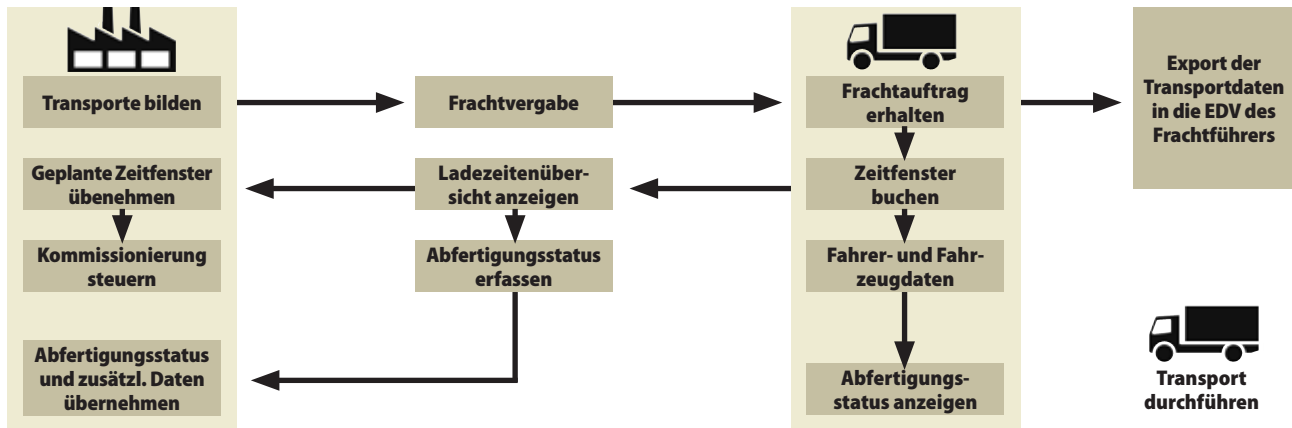
Gruppe in Markt Einersheim die neue IT-Lösung. Seit Kurzem wünschen drei Verlader in Baden-Württemberg und Bayern Festbuchungen vom Computer aus. Weil jedoch viele Aufträge relativ kurzfristig eingehen, bleiben Meidel nur sehr ungünstige Zeitfenster etwa am späten Nachmittag. „Solche Lösungen sind nur effektiv, wenn die Vorlaufzeit länger als ein Tag ist“, urteilt Meidel – auf wenigstens jeden dritten Auftrag trifft dies aber nicht zu. Weil kurzfristige Nahverkehre kaum anfallen, können die Zwischenzeiten auch nicht mit anderen Ladungen überbrückt werden.

Buchung via Internet

Die Idee klingt gut: Verlader, die permanent mit langen LKW-Schlangen vor ihren Laderampen zu kämpfen haben, weisen ihren Frachtführern feste Zeitfenster für die Be- oder Entladung zu. Oder sie überlassen diesen die Buchung via Internet, wenn der Frachtauftrag bestätigt wird. Solche Lösungen versprechen beiden Seiten Vorteile. Der Verlader vermeidet Stoßzeiten und verteilt Lagerarbeiten gleichmäßig über den Tag, er spart außerdem Standgelder. Der Transportunternehmer

SO FUNKTIONIERT DIE PLANUNG

Verlader und Frachtführer kommunizieren über ein elektronisches Buchungssystem



Quelle: Transporeon

hat seine Fahrzeuge schneller für weitere Fahrten frei. Allerdings gibt es einen wichtigen Unterschied. Während der Verloader alle Frachtführer im Überblick hat und maßgeschneiderte Be- und Entladepläne aus einem Guss produziert, kann der Transportunternehmer nur einzelne Touren optimieren – eben die für jene Auftraggeber, die eine Betriebshofmanage-

Die Erfahrungen der Dienstleister mit elektronischer Zeitfensterbuchung sind gemischt

mentsoftware einsetzen. Wer vorwiegend Sammelverkehre fährt, wird von solchen Lösungen kaum profitieren. Ganz anders kann dies bei Komplettladungen sein. Wer regelmäßig einen Key Account mit zahlreichen Ladestellen anfährt, kann vom elektronischen Buchungskanal profitieren.

Lange Vorlaufzeiten von Vorteil

Beim Lebensmittel- und Getränke-logistikunternehmen Nickel & Goeldner ist dies der Fall. Seit 2007 setzt der Brauereikon-zern Inbev, der in Deutschland unter anderem die Biermarken Beck's, Hasseröder und Gilde produziert, ein Betriebshofmanagementsystem an allen norddeutschen Standorten ein. „Weil Touren für Lebensmittel- und Getränkemarkte wochenweise festgelegt werden, können wir die Abholtermine langfristig planen“, sagt Zacher. Inbev ist aber immer noch die Ausnahme, obwohl Softwarelösungen schon seit meh-



ddp

Klarer Vorteil für den Verlager: Mit den reservierten Slots im Zeitfenstermanagement kann er die eigenen Personalkapazitäten besser planen

renen Jahren verfügbar sind. „Das Argument Wirtschaftlichkeit hat bislang nicht wirklich gezogen“, bestätigt Alex Vastag, Abteilungsleiter Verkehrslogistik beim Fraunhofer Institut für Materialfluss und Logistik (IML) in Dortmund.

Rund 90 Unternehmen mit etwa 500 Standorten hat der Lösungsanbieter Transporeon aus Ulm für seine Lösung Tislot begeistert. „Je höher die Transportvolumina sind und je mehr Be- und Entladungen anfallen, desto größer ist das Interesse an Betriebshofmanagementsystemen“, bilanziert Transporeon-Geschäftsführer Peter Förster. Vor allem Großkonzerne aus der Getränke-, Papier-, Stahl-, Holz- und Baustoffindustrie setzen Tislot ein. Ähnliche Erfahrungen machte die Aachener Inform AG mit ihrer Lösung Synchrosupply. „Außer Autoherstellern mit ihren komplexen Just-in-time- und Just-in-sequence-Produkten sowie Binnenhäfen und anderen multimodalen Umschlagplätzen interessieren sich zunehmend auch Handelskonzerne für unser Produkt“, freut sich Vertriebsleiter Thomas Bergmans.

Streit um Standgelder vermeiden

Gut möglich, dass die aktuelle Diskussion um Standgelder das Interesse an Betriebshofmanagementsystemen erhöht. In jüngster Zeit hatten mehrere Amtsgerichte

PRAXISBEISPIEL



Beladung nach Zeitplan bei den Fränkischen Rohrwerken in Königsberg

Im Schnitt zwei Stunden dauern Beladungen bei den Fränkischen Rohrwerken im unterfränkischen Königsberg. Die Produkte sind auf vier Lager verteilt, wo zu 80 Prozent Komplett- und Teilladungen anfallen. „Wir wollen unser Personal so flexibel wie möglich einsetzen“, sagt Logistikleiter Stephan Baunacher. Wenn möglich soll die Kommissionierung bereits am Vortag stattfinden.

Seit 2007 wird in Königsberg und an zwei weiteren Standorten die Software „Tislot“ eingesetzt, die an die eigene ERP-Lösung angeschlossen ist. In einer geschlossenen elektronischen Frachtenbörse können sich die Transportpartner um europaweite Ladungsverkehre bewerben. Wer den Zuschlag erhält, muss den Abholtermin kalkulieren und ihn spätestens bis 17 Uhr des Vortages mitteilen. Dann teilt Baunacher das Personal an den Rampen entsprechend ein. Dabei kalkuliert er mit Zeitspannen von rund einer Stunde – wer wegen Staus zu spät kommt, wird trotzdem zeitnah beladen. „Bei größeren Verspätungen muss der LKW allen anderen angemeldeten Fahrzeugen den Vortritt lassen“, sagt Baunacher – Standgeld wird in solchen Fällen nicht bezahlt. *bot*

Auch der Handel interessiert sich zunehmend für die Verbesserung der Ladeprozesse an der Rampe.

klagenden Spediteuren, welche bis zu vier-einhalb Stunden vor Verladerrampen warten mussten, Stundensätze bis 40 Euro zugesprochen. Auch die verschärften Lenk- und Ruhezeitbestimmungen sowie das neue Arbeitszeitgesetz könnten die Nachfrage erhöhen. Weil Fahrer kaum noch für Be- und Entladetätigkeiten eingesetzt werden dürfen, muss das Lagerpersonal diese Mehrarbeit leisten.

Welche Motive auch immer ausschlaggebend sind – die Software muss den Anforderungen der Verlager genügen. Das war bislang nicht bei jedem Produkt der Fall. So nahm Ortec Logiplan, Wildeshausen, unlängst seine Software „Betriebshofmanagement“ vom Markt. Das Produkt war als Leitstandlösung konzipiert worden, das Torplanung und Rampenbelegung vor Ort steuerte. Was fehlte war eine befriedigende Funktion, mit der verspätete LKW umdisponiert werden konnten.

Troubleshooting bei Verspätung

„Ohne einen Troubleshooter, der in bestehende Abläufe eingreift, kommt kein System aus“, sagt Ralf Thiesen, Vertriebsleiter von Chemion Logistik („Cargotimer“). Alternativ kann der Verlager einzelne Slots in Reserve halten oder die Ankunftszeiten relativ großzügig kalkulieren. Der neue Anbieter Botzenhart Management Consulting empfiehlt Verladern einzelne Rampen aus der Zeitfenstervergabe herauszunehmen – das allerdings kommt nur für sehr große Logistikhöfe mit schnellen Abläufen in Frage. ■■■

Stefan Bottler, freier Journalist