

Stundenplan für Frachtführer

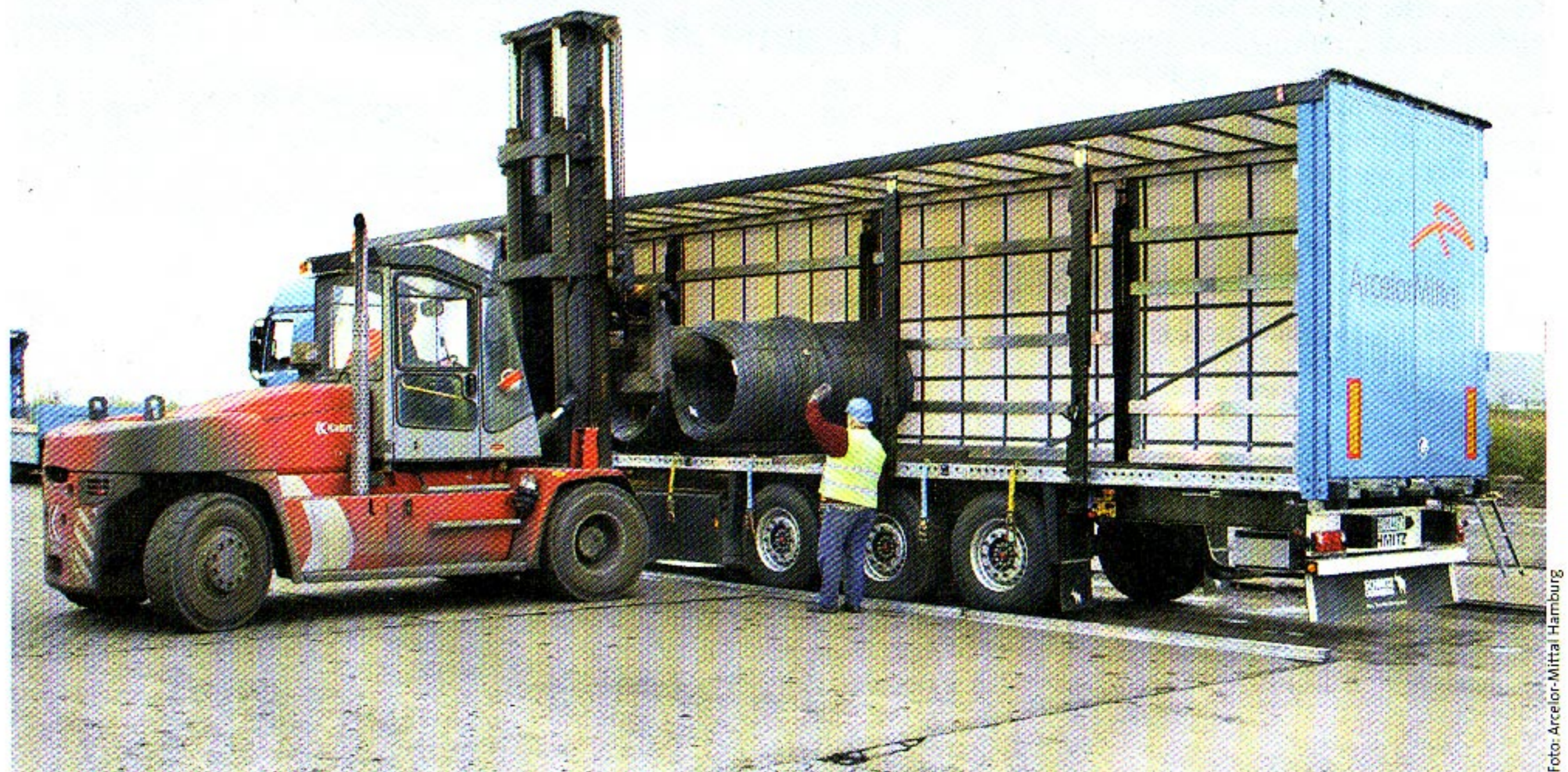
Arcelor-Mittal liefert auf Bestellung / Neues Zeitfenstermanagement verbessert Pünktlichkeit

Im Hamburger Stahlwerk von Arcelor-Mittal wird Walzdraht hergestellt. Die meisten Abnehmer des Rohmaterials haben aber kein eigenes Lager und sind auf Just-in-Time-Lieferungen angewiesen. Nachdem unkoordinierte Transporte die Produktivität bedrohten, hat der Hersteller ein Zeitfenstermanagement-System eingeführt. Stoßzeiten mit mehr Lkw, als der Verloader bewältigen kann, wird somit vorgebeugt.

Der sogenannte Walzdraht dient als Ausgangsmaterial für Ziehereien, die daraus etwa Drähte für Autoreifen, Zäune oder Stahlmatten für Baubeton fertigen. Arcelor-Mittal beliefert damit europaweit Firmen per Lkw, Bahn oder Schiff. Dabei trägt der Straßenverkehr mit rund 40 Prozent den größten Anteil der Transportlast. Im Durchschnitt 48 Lkw werden in Hamburg pro Tag abgefertigt. Früher allerdings fuhren mitunter auch 100 Transporter an einem Tag das Werk zur Beladung an, blockierten die Zufahrt und die Straße – und mussten auf die Verladung warten.

„Die meisten Geschäfte kommen sehr kurzfristig zustande“, erklärt Matthias Hirschberg, der die Logistik im Hamburger Werk steuert. „Kunden ordern Material mit nur zwei oder drei Tagen Vorlauf, oder sie rufen Material bereits ab, das noch in der Herstellung ist.“ Grund dafür ist, dass die Stahlverarbeitenden Betriebe kaum eigene Warenlager unterhalten. Rohmaterial wird nach Produktionsvolumen eingekauft, weshalb eine schnelle und zuverlässige Belieferung entscheidend ist. Bei Bestellungen von teils gut 1000 t ist dafür viel Koordination nötig – nicht nur, was die eigenen Verladekapazitäten betrifft, sondern auch in Hinblick auf die Spediteure und die Möglichkeiten des Kunden, die Lieferungen zu entladen.

Pünktlichkeit schwer möglich. Genau an dieser Koordination allerdings mangelte es dem Stahlhersteller. Eine einzige Person verwaltete die Kontakte



Im Schnitt werden täglich 48 Lkw abgefertigt, 70 sind maximal möglich – früher drängten aber teils über 100 Lkw auf den Hof.

mit den Spediteuren und die Auftragsvergabe. Jeder Auftrag musste telefonisch abgeklärt werden. Fixierte Verladetermine gab es nicht, wie der Logistikleiter berichtet: „Bei etwa 30 Prozent der Aufträge wurde zumindest ein bestimmter Tag ausgemacht. Doch in den meisten Fällen wussten wir nicht, wann jemand zum Laden kommt und bis wann entsprechend die Ladung den Kunden erreicht.“ Verladestelle und Personal in Hamburg sind für fünf Lkw pro Stunde ausgelegt. Damit hätten die Kapazitäten für maximal 70 Lkw pro Tag gereicht – wenn sich die Frachten gleichmäßig über den Tag verteilt hätten. Stattdessen stauten sich die Lkw in den Kernzeiten, und die Frachtführer mussten nicht selten drei Stunden auf die Verladung warten.

Zeitfenster reservieren. Um das zu ändern, hat Arcelor-Mittal in Hamburg die internetbasierte Logistikplattform des Ulmer Anbieters Transporeon eingeführt. Darauf integriert ist das Zeitfenstermanagement-System „Tislot“. Das ermöglicht Verladern, in einer Art elektronischem Stundenplan Ladefenster festzulegen, die Frachtführer für sich buchen können. Nimmt ein Spediteur einen Auftrag des Unternehmens an, kann er im Anschluss via Internet in der Zeitübersicht das für ihn geeignete freie Zeitfenster reservieren. Disponent und Speditionen sehen so, welche Verladekapazitäten reserviert und welche noch frei sind. Die Warenkommissionierung kann sich damit rechtzeitig auf die jeweilige Lieferung vorbereiten.

„Wer pünktlich kommt, kann sofort weiter zum Beladen fahren und ist in etwa 50 Minuten wieder vom Hof“, berichtet Hirschberg. Rund 70 Prozent

der Fahrzeuge kommen laut dem Logistikleiter inzwischen zum festgelegten Termin. Wer zu spät kommt, muss zuerst in eine Warteschleife, bis er abgefertigt werden kann. Früher dagegen wäre sogar eine Verspätung um einen Tag erst am nächsten Morgen aufgefallen. „Jetzt haben wir eine objektive Möglichkeit, die Qualität der Speditionen zu bewerten“, ergänzt Hirschberg.

Bei Arcelor-Mittal haben sich dadurch die Kosten reduziert, zum Beispiel beim Verladepersonal: Für die Beladung der Schiffe etwa musste das Unternehmen früher externe Firmen beauftragen. „Das können wir heute mit unserem Personal abdecken, indem wir einen Nachmittag der Zeitfenster für Lkw sperren und die Mitarbeiter am Schiff einsetzen.“

Wartezeit verkürzt. Für die Frachtführer und Spediteure ist vor allem die verbesserte Planbarkeit ein Pluspunkt. Jetzt wissen sie, wann sie ihren Termin haben, und können ihren Tagesablauf darauf ausrichten, um zum Beispiel vor der Beladung noch eine Pause einzulegen. „Statt auf dem Hof oder auf der Straße warten zu müssen, parken die Fahrer jetzt auf einem Rastplatz und nehmen ihre vorgeschriebene Ruhezeit“, erzählt Hirschberg. In der Schlange zu stehen sei mit dem Zeitfenstermanagement-System nicht mehr nötig. Als zusätzlicher Effekt habe sich die durchschnittliche Wartezeit um ein Drittel auf unter zwei Stunden verkürzt. Die Kosten pro Stunde Wartezeit für einen Lkw betragen laut Hirschberg etwa 40 EUR.

Auch bei der Frachtvergabe vertrauen die Hamburger auf die Logistikplattform. Früher wurden Aufträge telefonisch vergeben. Das war mit vielen Telefonaten verbunden, bis ein Frachtführer gefunden und alle Details geklärt waren. Heute erledigt die Funktion „Tiflow“ die Vergabe zwischen Verloader und Spedition automatisiert über das Internet. „Ein Auftrag wird in unser internes SAP-System eingebucht und dann per Mausclick in die Transporeon-Software ausgelesen“, erklärt Hirschberg. Tiflow ermittelt aus dem

»Wer pünktlich kommt, kann sofort weiter zum Beladen fahren und ist in zirka 50 Minuten vom Hof«

Matthias Hirschberg, Arcelor-Mittal

internen Frachtführerpool den vorgeschriebenen Transportpartner und leitet den Auftrag automatisch an ihn weiter. Der Frachtführer kann auf

dem gleichen Weg zusagen. Er erhält dann alle relevanten Daten direkt aus dem System. Damit lassen sich Auftragsdaten wie beispielsweise die Zahl der Fahrzeuge oder Lieferfristen übermitteln. Weiterhin werde es dadurch möglich, auch die Lieferzeitpunkte beim Besteller besser zu steuern.

Früher kam es vor, dass mehrere Lkw zeitgleich Waren im Werk abholten. Somit kamen sie gleichzeitig beim Kunden an und überlasteten dessen Entladekapazitäten. Jetzt kann Arcelor-Mittal bereits bei der Frachtvergabe das Liefervolumen verteilen. Dazu wird festgelegt, zu welcher Tageszeit – morgens, mittags oder abends – eine Fracht im Hamburger Werk geladen werden soll. Der Transporteur erhält diese Vorgabe mit dem Auftrag und muss dann sein Zeitfenster buchen.

DVZ 10.1.2009 (cs)

www.transporeon.com

PRAXIS

Personalaufwand

Anfangs fuhren elf Speditionen für Arcelor-Mittal Hamburg. Inzwischen sind es 18, dieses Jahr sollen noch etwa zwölf hinzukommen – ohne mehr Personal. Dazu will der Stahlproduzent die Frachtvergabefunktion „Ticap“ einführen. Damit lassen sich auch tagesaktuell Frachtaufträge einem Pool von Frachtführern anbieten. Auf diese Weise soll sich leichter jemand finden lassen, der Rückladungs- oder Dreiecksverkehre bilden kann. Das vermeidet Leerkilometer.

www.transporeon.com