

baustoffpraxis

forschung + technik
Seegras im
Dachstuhl

aus + weiterbildung
Azubi-Ansturm
auf Nordbau

logistik
Rampe frei

Anfahren, anmelden, abladen

Eurobaustoff-Zentrallager Rheinland und Nord optimieren Warenannahme

Davon träumen Spediteure und ihre Lkw-Fahrer: keine Leerfahrten, staufreie Autobahnen, schnelle Entladungen ohne Wartezeiten und freie Verladerrampe, die bereits auf sie wartet. Die Transporeon Group nimmt sich seit mehr als zehn Jahren dieses Wunsches in ganz Europa an. Zunächst unterstützte die Gruppe hauptsächlich Industrieunternehmen mit optimierten Logistiklösungen zur Lkw-Beladung und Frachtfreigabe, mittlerweile ist sie mit der „Mercareon“-Plattform auch bei der Optimierung des Wareneingangs beim Kunden aktiv.

Dieses Problem wird nun durch eine spezialisierte, externe internetbasierte Plattform geschlossen. Über diese können der Spediteur und das zu beliefernde Zentrallager kommunizieren. Die Plattform ist deshalb so wichtig, weil beide Nutzer – also Spedition und Warenempfänger – sich meistens nicht namentlich kennen und zwischen ihnen auch kein Vertragsverhältnis besteht. Dies erschwert die Abstimmung der Transportkapazitäten des Spediteurs mit den Warenannahme-Kapazitäten des Zentrallagers zusätzlich, denn Vertragspartner des Zentrallagers ist ausschließlich der Lieferant. Und der beauftragt mal diesen, mal jenen Spediteur. So kann es passieren, dass am Zentrallager im Monat weit über 100 unterschiedliche Speditionen vorfahren.



Das Zeitfenster-Management hat Vorteile auch für die Lkw-Fahrer: Sie müssen vor dem Entladen nicht warten.

Als Pionier im europäischen Baustoff-Fachhandel nutzen die Eurobaustoff-Zentrallager Rheinland und Nord die Dienste der Mercareon GmbH. Seit drei Monaten heißt es in Euskirchen und Sittensen: „Für Sie ist immer eine Rampe frei!“ Jeder Spediteur, jeder Logistiker, jeder Lagerarbeiter kennt die ideale Warenanlieferung: Anfahren, anmelden, abladen! Und jeder von ihnen weiß, dass hier die Theorie die Feder geführt hat. Denn die Praxis sieht häufig anders aus. Zwischen An- und Abfahrt liegt immer wieder viel Wartezeit, da die anliefernden Lkw häufig zeitgleich an der Verladerrampe ankommen. Frust, Ärger, Stress bei den Betroffenen vor Ort sind das eine, Verkehrsinfarkt im Umfeld und steigende Kosten durch unnötige Standzeiten das andere. Doch eigentlich ist das Ganze oftmals nur ein Kommunikationsproblem zwischen allen Beteiligten.

Online Fenster buchen

Die Plattform „Mercareon“ erlaubt es nun den Spediteuren, online ein Zeitfenster für die Anlieferung am Lagerstandort zu buchen. Basis für die Buchungen sind hier die Bestelldaten, die der Spediteur vom Lieferanten erhält. Alle Beteiligten erhalten so von Anfang an einen besseren Informationsfluss und eine höhere Transparenz. Dies führt zu deutlich

geringeren Standzeiten auf Seiten der Speditionen und zu einer gleichmäßigeren Auslastung der Lagermitarbeiter. So reduzieren sich die Kosten – auf beiden Seiten.

„Zeitfenster-Management bedeutet für Handelsunternehmen, vorab verlässliche Informationen über den Wareneingang zu bekommen. So wird Warenanlieferung planbar und ermöglicht eine optimale Auslastung. Lohnen kann sich dies bereits ab einer Größenordnung von zehn bis 20 Lkw, je nach abzuladenden Losgrößen, eingesetzten Mitarbeitern und Anzahl der vorhandenen Rampen vor Ort. Da könnte dann sogar der eine oder andere Baufachhändler mit großen Umsatzbewegungen von einem Standort aus in Frage kommen“, erläutert Leander Kling, Geschäftsführer der Mercareon GmbH den Einsatz des Systems.



Das Zeitfenster-Management erlaubt dem Lagermeister im Zentrallager eine bessere Personaleinsatzplanung und ein schnelleres Einlagern der eingehenden Paletten. Bei der Größe der Zentrallager (Luftbild) ist eine strukturierte Abwicklung der Wareneingänge unvermeidlich, um Engpässe bei der Be- und Entladung zu vermeiden.



Vor allem der Lebensmittelhandel, der beim Thema Warenlogistik in der Regel die Nase vorn hat, greift sehr stark auf die genannte Plattform zurück. Die beiden Handelsriesen Edeka und Rewe, aber auch Penny, Tegut und Spar wickeln ihre Anlieferung darüber ab. Mit dabei sind mittlerweile andere Handelsbranchen wie die Drogeriemärkte und der Elektronikhandel – und jetzt mit den Zentrallagern Rheinland und Nord auch erstmals der Baustoff-Fachhandel.

Hauptbuchungszeit am Nachmittag

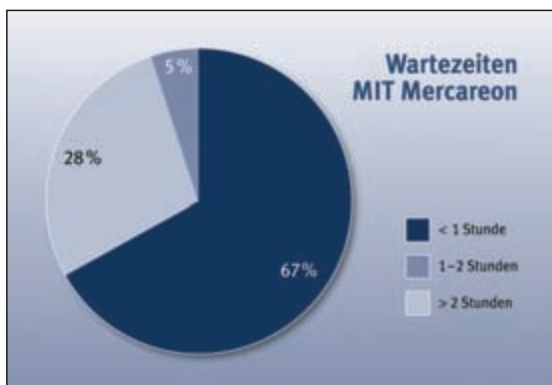
Kernfunktion der Plattform ist das elektronische Zeitfenster-Management. Die Spediteure identifizieren sich bei der Buchung über die vom Zentrallager an den Lieferanten weitergegebene Bestellnummer und erhalten online einen Überblick über freie Rampen am jeweiligen Zentrallager. Dort können sie selbst aus den zur Verfügung stehenden Kapazitäten das für die eigene Tourenplanung am besten geeignete Zeitfenster auswählen. Als Bestätigung erhält die Spedition eine Buchungsnummer, mit der der Fahrer sich bei Ankunft am Zentrallager meldet.

Im Zentrallager Rheinland stehen derzeit pro Tag 20 Zeitfenster zur Verfügung. Diese werden über zwei Verloaderampen abgewickelt. Die Hauptbuchungszeit für die Zeitfenster liegt in den Nachmittagsstunden des jeweiligen Vortages. Nur wenige Speditionen, die regelmäßig an bestimmten Wochentagen in Euskirchen anliefern, blocken sich feste Zeitfenster über eine längere Zeit im Voraus. Das anschließende Prozedere beim Lagermeister wird durch die neue Vorgehensweise ebenfalls deutlich beschleunigt. Denn mit der Buchungsnummer weiß der Lagermeister bereits, welche Bestellung der Lkw anliefert, welches Zeitfenster und welche Entladebereiche ihm zugeordnet sind. Je nach Arbeitsauf-

kommen im Lager kann sogar im Vorfeld die direkte Einlagerung der Ware organisiert werden. Für viele Stückgut-Anlieferungen von zwei, drei oder vier Paletten sowie alle Teillieferungen ab rund zehn Paletten werden ebenfalls Zeitfenster gebucht. Das ist wichtig, da sie einen sehr großen Anteil der Anlieferungen pro Tag ausmachen. Ausgenommen sind aber alle Anlieferungen mit Fahrzeugen von 7,5 t mit Hebebühne oder Hubwagen. Sie entladen sich selber, müssen folglich kein Zeitfenster buchen. Nach herkömmlicher Art werden auch Paketlieferungen abgefertigt. Spediteure, die regelmäßig das Zentrallager anfahren, blocken sich langfristig Zeitfenster – immer für bestimmte Wochentage und für eine feste Uhrzeit.

Taktung im 30-Minuten-Rhythmus

In der Praxis sieht das so aus: Das Zentrallager Rheinland hat seine Zeitfenster im 30-Minuten-Rhythmus getaktet. Zwei Rampen stehen für diese Abfertigung zur Verfügung, pro Tag können bis zu zweimal 20 Lkw entladen werden. Von Seiten der Lieferanten beziehungsweise Speditionen wurde diese Änderung nach Einschätzung der Bad Nauheimer Kooperation sehr schnell angenommen. Der Grund dafür liegt darin, dass zumindest alle großen Speditionen die hier zu generierenden Vorteile kennen und bei der Anlieferung in anderen Handelsbranchen bereits erfahren haben. Außerdem ist der Nutzen der Plattform bei jeder Anlieferung direkt spürbar. Der Erfolg im Zentrallager Rheinland ist so groß, dass nach zwölf Wochen jetzt die Auslastungsgrenze von 80 % erreicht ist. Da dies Durchschnittswerte sind, wird an manchen Tagen die Auslastung nahe bei 100 % liegen. Dies gibt den Spediteuren nicht mehr ausreichend Möglich-

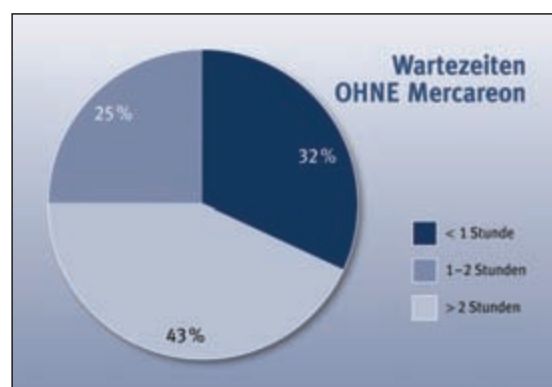


keit, „ihr“ Zeitfenster zu buchen. Die Plattform informiert daher bei einer hohen Auslastung und einem drohenden Engpass an Zeitfenstern automatisch das Zentrallager. Dadurch kann das Lager entscheiden, ob eine weitere Rampe für den betreffenden Tag geöffnet oder die Anzahl der Zeitfenster pro Rampe erhöht wird.

Der Erfolg in Euskirchen und Sittensen wird von den anderen Zentrallagern der Kooperation in Westfalen, Bayern, Süd und Ost genau verfolgt. Die im Norden und Westen gemachten Erfahrungen erlauben eine schnelle Implementierung auch an den vier anderen Standorten. Dabei ist zu erwähnen, dass die Integration der Plattform mit sehr geringem finanziellen Aufwand verbunden ist. Der Anbieter profitiert nicht von der Implementierung, sondern von der anschließenden Nutzung der Plattform. Für jede Buchung eines Zeitfensters – egal, ob später genutzt oder nicht – fällt eine Pauschale an.

Marcel Schnietz,

Geschäftsführer i&M Zentrallager Rheinland, ist begeistert: „Der Erfolg zeichnet sich auf der ganzen Linie ab. Das Verkehrschaos auf dem Lager und der Zulieferstraße ist für uns Geschichte. Die Speditionsfahrer und unsere Lagerarbeiter sind zufrieden. Selbst unsere Einkäufer geben ein positives Feedback. Sie müssen nicht mehr beim Lieferanten anrufen, um den Eingangstermin bestimmter Waren zu erfragen. Ein Blick auf unsere neue Plattform und sie wissen, um welche Uhrzeit die Ware im Lager ankommt.“



Transportoptimierung mit System

Das Umsatzvolumen im Logistikmarkt hat sich in den vergangenen 15 Jahren nahezu verdoppelt. Doch Dynamik und Wachstum sind weiterhin ungebrochen. Sowohl die Rahmenbedingungen als auch die Strukturen ändern sich permanent. So, wie die EU für sich die Kooperation und Vernetzung als das Trendthema der Transportlogistik erkannt hat, so müssen auch in kleineren Einheiten auf nationaler und regionaler Ebene Netzwerke geschaffen werden, um den Anforderungen des Marktes gerecht zu werden. Das Eurobaustoff-Zentrallager Nord greift diese Entwicklung auf und schafft sich ein Netzwerk aus ineinandergreifenden bzw. aufeinander aufbauenden Steuerungsprogramme, die alle bereits lange Zeit, aber separat genutzt wurden. Weitere wichtige Mitspieler sind die Systementwickler, also die Infokom als

IT-Dienstleister der Kooperation, und die Betroffenen selbst, also die Mitarbeiter im Zentrallager und in den Gesellschafterhäusern. Derzeitiger Ablauf:

- Der Gesellschafter bestellt online über die Warenwirtschaft (WaWi) des Zentrallagers.
 - Oder die WaWi des Zentrallagers ermittelt den Bedarf im ECR-Verfahren des Zentrallagers. Dies kann zu jeder Tages- und Nachtzeit erfolgen, auf jeden Fall aber vor der Auslieferung.
 - Zu kommissionierende Ware wird von der Fuhrparkdisposition in Transporteinheiten zusammengestellt (halbe/ganze Lkw).
 - Die Aufträge gelangen per Datenfunk an die Gabelstapler.
 - Die Kommissionen werden bereitgestellt und verladen.
- So modern der Ablauf ist, stecken im Detail noch mindestens drei nutzenbringende Ansatzpunkte, die im Paket zu Einsparungen in sechsstelliger Höhe führen.

In der Zentrale Karlsruhe wurde der Bedarf ermittelt und die Zusammenarbeit mit der Infokom koordiniert. Das Ergebnis:

1. Wert- und mengenmäßige Auftragsoptimierung

Bestellmenge und Bestellwert müssen in einer Größenordnung sein, die auch für die Zentrallager-Logistik angemessen ist. Vollbeladene 40-Tonner sind schließlich produktiver bei einer statt drei Abladestellen pro Fahrt. Hier bedarf es einer elektronischen Lösung, auf die der Gesellschafter jederzeit zurückgreifen kann, um seine Aufträge auf Menge und Wert zu kontrollieren und zentral-lagergerecht zu optimieren.

2. Flexibilität/Kostensicherheit

Die Zusammenstellung der Lkw-Transporte ist das A und O der Fuhrpark-Logistik. Es gilt nicht nur den eigenen Fuhrpark, sondern drei weiter mit unterschiedlichen Tarifen ausgestatteten Vertragspediteure einzubinden, ohne die

Wünsche der Gesellschafter zu vernachlässigen. Bisher wurde der kostenoptimale Transportmix für 40 Lkw innerhalb einer Stunde ermittelt. Jetzt setzt das Zentrallager das Tourenplanungssystem „Winsped“ ein, das diese tägliche Routine in zwei Minuten erledigt.

3. Bessere Transparenz durch höheren Informationsfluss

Während der Gabelstapler-Fahrer über sein Fahrzeugterminal mit allen notwendigen Informationen in Echtzeit versorgt wird, muss der Lkw-Fahrer mit Lieferanschrift, Frachtpapieren und Navi auskommen. Eine Online-Anbindung gibt es nicht. Mit der neuen Telematik ändert sich dies. Sie kooperiert mit „Winsped“ und kann auch zukünftig mit der Gesellschafter-WaWi oder dem kooperations-eigenen Artikel-Informationssystem „Artis“ korrespondieren. So weiß die Disposition wo der Lkw gerade ist und der Gesellschafter erhält vorab die genaue Ankunft des Lkw.