

Voll durchschaubar

Logistik 4.0 rettet Supply-Chain vor „schwarzen Löchern“

Mit Industrie 4.0 ist für Unternehmen ein neues Zeitalter angebrochen. Doch gelten in der prozessoptimierten Branche externe Spediteure noch als Schwachstelle. Mangelnde Transparenz der Transportwege und fehlende innovative Prozesse bremsen Unternehmen aus. Jetzt reagieren einzelne Spediteure.

Die Herausforderung liegt darin, B2B-Transporte von Zulieferern oder in Kundenlager, die oft Just-in-Sequence getaktet sind, in die eigene Prozesskette zu implementieren. „Hier muss die Logistik mithalten, damit die Effekte von Industrie 4.0 nicht verpuffen“, sagt Prof. Tobias Bernecker, Dekan an der Hochschule Heilbronn für Verkehrsbetriebswirtschaft und Logistik, in Bezug auf falsche Lagerplätze, Beschädigungen oder Fehlsendungen. „Ohne Echtzeit-Daten taucht die Ware in schwarze Löcher ab und wird bestenfalls noch punktuell sichtbar.“

Schluss mit „klassischem Transport“

Im baden-württembergischen Krautheim hat eine Spedition in Orange diese Servicewüste als Marktlücke entdeckt und systematisch geschlossen: Inhaber Roland Rüdinger hat seine 150 Lkws und 13 Lager umfassende Spedition „Logistik 4.0-tauglich“ gemacht. „Der klassische Transport reicht heutzutage nicht mehr aus, um wettbewerbsfähig zu bleiben“, so der 54-Jährige. Es geht um Transparenz und Komplettlösungen – idealerweise um den gesamten Globus.

Rüdingers Versandspektrum umfasst Güter aller Branchen, wobei sein Spezialgebiet auf Überbreiten und -längen sowie schweren Tonnagen liegt. Um etwa Flugzeugturbinen oder Baumaschinen zu transportieren, hat er passende Verladegeräte und -techniken, Hallen und ein digitales Vermessungssystem, welches das Transportgut mit verschiedenen Parametern samt Fotos erfasst.



Roland Rüdinger



Der 3D-Scanner „Apache“ vermisst Frachtgut automatisch auf Höhe, Länge, Breite oder Gewicht.

Das Unternehmen bietet auch See- und Luftfracht. Mit diesem Komplettservice schließt der Krautheimer die Kluft zwischen international agierenden Reedereien, Luftfahrtgesellschaften und nationalen Spediteuren. Langatmige Ausführungsprozesse oder die Abhängigkeit von externen Warenprüfungen werden damit ebenfalls umgangen. Dank der schulungsintensiven Legitimation durch das Luftfahrt-Bundesamt (LBA) bietet der Hohenloher diesen Service auch extern an. „Komplexe Zollformalitäten, Sicherheitsrichtlinien und die Auflage zur kontinuierlichen Schulung eigener Mitarbeiter sind Gründe, weshalb viele Spediteure den Aufwand scheuen und Zulieferern veraltete Lösungen anbieten“, so Rüdinger.

Dank der See- und Luftfrachtkompetenz ist das Unternehmen in der Wertschöpfungs- und Logistikkette um eine Position nach vorne gerückt und kann deshalb nun die schnittstellenfreie Digitalisierung aller Geschäftsprozesse zu 100 Prozent global abbilden. „Damit dürften wir aktuell bundesweit ein Alleinstellungsmerkmal haben“, vermutet Rüdinger. Zwar hätten Mitbewerber digitale Bausteine, doch fehle dort überall noch die Durchgängigkeit.

Fehlerquellen durch Scannen eliminieren

Ein weiteres digitales Merkmal ist der „Apache“: Ein 3D-Scanner samt Wiegefunktion und Kamera. Hier wird das Frachtgut automatisch auf Höhe, Länge, Breite oder Gewicht vermessen, fotografiert und digital in die papierlosen Frachtdokumente eingepflegt. Die Daten werden auf einem Barcode festgehalten, der bei jeder Übergabe nur gescannt werden muss. Denn schon bei der Auftragsannahme fehlen oft Angaben oder werden vom Kunden heruntergespielt, um Frachtkosten zu drücken. Diese Fehlerquellen werden durch das Scannen eliminiert.

Video-Überwachung schützt

Ein weiterer Baustein der Digitalstrategie ist die flächendeckende Video-Überwachung sämtlicher Hallen bis zur Rampe. Damit werden Transportschäden erfasst oder belegt, dass diese nicht in Obhut eines Mitarbeiters entstanden sind. Das schafft Klarheit und schützt vor falschen Verdächtigungen. Mehr noch: Empfänger können bei einer Bestellung auf Abruf ihre Ware live in den Zwischenhallen einsehen oder per Online-Bestellung in Auftrag geben.

Rüdinger: „Wir wissen bis auf den Zentimeter genau, wo sich unsere Ware in welchem Zustand befindet.“ Dagegen tauche die Ware im Einflussbereich des Kunden oft erst nach Tagen wieder in dessen Warenwirtschaftssystem als geliefert auf. Ein wichtiger Schritt bei der Einrichtung von Logistik 4.0 war die genaue Erfassung und Übermittlung der Ankunftszeit der Ware. Ein Vorteil für alle Just-In-Time-Planungen.

„Die Logistik muss der Geschwindigkeit der Industrie angeglichen werden – und künftig noch schneller sein“, sagt Prof. Bernecker. Denn nur dann gebe es keine Systembrüche an der schwächsten Stelle einer Wertschöpfungskette. Was bei der Intralogistik bereits funktioniert, müsse sich nun auch auf die externe Logistik erstrecken. Voraussetzung für dieses Qualitätsniveau ist die komplette Wertschöpfung in eigener Hand. Das betrifft vor allem eigenes und qualifiziertes Personal in allen Bereichen – auch wenn dieses teurer ist.

www.spedition-ruedinger.de

Hendrik Stüwe

Geboren 1991 in Hamburg, Industriekaufmann, freier Journalist und Fotograf

