

Zeitfenstermanagement (ZFM) aus der Perspektive der Rampenbetreiber

Eine empirische Untersuchung zu Wirksamkeit und Nutzen von Zeitfenstermanagementsystemen

Der Stau an der Rampe, lange Wartezeiten beim Ein- und Ausladen, frustrierte Fahrer und überforderte Rampenbetreiber: Noch immer sind solche Szenarien in Deutschland und Europa keine Seltenheit. Die damit verbundene mangelnde Effizienz ist weit mehr als ein allgemeines Ärgernis, sondern für Auftraggeber und Logistikdienstleister gleichermaßen mit hohen Kosten verbunden. Dass Zeitfenstermanagementsysteme (ZFM-Systeme) eine wesentliche Hilfe sind, um die Abläufe an den Rampen zu strukturieren und wirtschaftlicher zu gestalten, ist im Bereich Logistik seit vielen Jahren bekannt. Doch wie effektiv sind diese Systeme wirklich, wie deutlich lassen sich Wartezeiten reduzieren und Prozesse allgemein entzerren und verbessern? Um dies herauszufinden, hat Cargoclix, Anbieter des webbasierten ZFM-Systems SLOT, im Herbst 2019 erstmals gezielt die Betreiber und Betreuer von Rampen hinsichtlich ihrer Erwartungen an die Softwarelösung und dem Erreichen ihrer Ziele in der Realität befragt.

Im Mittelpunkt der Erhebung standen die Betreiber von Lagerrampen in Deutschland und im europäischen Ausland, die im Befragungszeitraum als Cargoclix-SLOT-Kunden aktiv waren. 148 Unternehmen mit Buchungen an insgesamt 509 Standorten beteiligten sich im Befragungszeitraum an der Umfrage. 80 Prozent davon fertigen an ihren Rampen täglich zwischen 11 und 50 Lkw ab.

Bereits im Jahr 2016 hatte Cargoclix im Rahmen einer Studie den Nutzen von Zeitfenstermanagementsystemen aus der Perspektive der Logistikdienstleister ermittelt. Die aktuell durchgeführte Untersuchung rückt damit den Blickwinkel einer weiteren Anwendergruppe des cloudbasierten Systems SLOT des Freiburger Unternehmens in den Fokus – und bringt eine Vielzahl an Ergebnissen zutage.

Anforderungen der Rampenbetreiber an Zeitfenstermanagementsysteme

Fest steht: Die Erwartungen der Rampenbetreiber an den Einsatz von ZFM-Systemen sind hoch und facettenreich. Als wichtig oder sehr wichtig beurteilten die befragten Nutzer die folgenden Aspekte:

- Entzerrung von Spitzenbelastungszeiten im Tagesablauf und Erreichen einer gleichmäßigen Verteilung der Lkw an der Rampe (95 Prozent).
- Allgemeine Verbesserung der Abläufe an der Rampe (93 Prozent).

- Erreichen einer gleichmäßigen Auslastung der Rampenkapazitäten (Personal, Stapler etc.) (92 Prozent).
- Verbesserung der Kommunikation (88 Prozent).
- Verkürzung der Durchlaufzeiten bei der Be- und Entladung (83 Prozent).
- Bessere Bedingungen für die Lkw-Fahrer (71 Prozent).

Diese Punkte sind für die Rampenbetreiber maßgeblich, um die Einführung eines ZFM-Systems in Erwägung zu ziehen. Inwieweit sich die Anforderungen in der Praxis erfüllt haben, zeigt die Studie ebenfalls. Und tatsächlich: Die Ergebnisse bestätigen, dass die Systeme einen wesentlichen Beitrag dazu leisten können, die Situation an der Rampe spürbar zu verbessern.

Wie Zeitfenstermanagementsysteme wirken

Entscheidend bei der Überlegung, ob sich die Einführung eines ZFM-Systems an der Rampe lohnt, ist die Frage, welche Auswirkung der Einsatz eines solchen Systems in der Praxis hat. Dass die Einflüsse vielfältig sind, belegen die nachfolgenden Resultate:

- Das von 93 Prozent der Befragten als sehr wichtig oder wichtig erachtete Ziel, mit einem ZFM-System die Abläufe an der Rampe allgemein zu verbessern, haben nahezu alle Unternehmen erreicht. 60 Prozent der befragten Rampenbetreiber gaben an, eine Optimierung der Abläufe größtenteils erreicht zu haben, 14 Prozent sogar vollständig. 22 Prozent haben das Ziel teilweise erreicht. Bei vier Prozent konnte keine generelle Optimierung der Abläufe an der Rampe erzielt werden.
- Das Ziel, Spitzenbelastungen im Tagesablauf – zum Beispiel am Morgen - zu entzerren und eine gleichmäßige Verteilung der Lkw zu erreichen, wurde bei 96 Prozent der Rampenbetreiber Realität. Die Mehrheit gab an, dieses Ziel größtenteils erreicht zu haben, 14 Prozent sogar vollständig.
- 96 Prozent der Befragten stellten durch den Einsatz eines Zeitfenstermanagements eine gleichmäßigere Auslastung von Personal und Staplern an der Rampe fest – und zwar mindestens teilweise.
- 94 Prozent der Rampenbetreiber gaben an, eine deutliche Veränderung bei den Durchlaufzeiten erzielt zu haben. Diese hatten sich teilweise oder sogar massiv verkürzt.

Besonders erwähnenswert ist unter anderem die Tatsache, dass der Einsatz eines ZFM-Systems auch positive Effekte zeigte, mit denen die Rampenbetreiber nicht gerechnet hatten, und die daher im Vorfeld nicht als vorrangig bedeutsam eingestuft worden waren beziehungsweise keine Rolle für die Entscheidung spielten. So hatten es zwar 57 Prozent der befragten Rampenbetreiber als wichtig oder sehr wichtig erachtet, durch den Einsatz des Systems die Kosten zu reduzieren. Tatsächlich belegt die Studie, dass bei 73 Prozent aller Befragten die Kosten gesunken sind. 41 Prozent nannten Einsparungen im größeren

Umfang, bei sieben Prozent der Befragten fiel die Kostensenkung sogar deutlich aus. Das legt den Schluss nahe, dass die kostensenkenden Effekte von ZFM-Systemen in vielen Unternehmen immer noch vernachlässigt beziehungsweise unterbewertet werden.

Eine Berufsgruppe, die unter chaotischen Abläufen an der Rampe besonders leiden muss, sind Lkw-Fahrer. Ein ZFM-System leistet hier laut der Studie in 90 Prozent der Fälle einen Beitrag dazu, die Arbeitsbedingungen an der Rampe für die Fahrer spürbar zu verbessern. 42 Prozent der Studienteilnehmer gaben an, dass sich die Bedingungen für die Fahrer teilweise verbessert hätten, 24 Prozent sogar größtenteils. Sieben Prozent berichteten, dass sich die Arbeitsbedingungen für die Fahrer nahezu vollständig zum Positiven gewandelt hatten. In diesem Zusammenhang verweisen die Macher der Studie darauf, dass ergänzend zum Einsatz eines ZFM-Systems Maßnahmen, wie zum Beispiel überdachte Pforten, saubere sanitäre Anlagen und flexible Rampenzeiten, zusätzlich maßgeblichen Einfluss auf die Fahrerzufriedenheit haben.

Und noch ein weiteres interessantes Ergebnis brachte die Studie hervor: Lediglich 58 Prozent der Studienteilnehmer hatten durch die Einführung eines ZFM-Systems auf die Abschaffung der Excellisten beim Rampenmanagement gehofft. Tatsächlich hatten nach der Einführung 75 Prozent dieses Ziel vollständig, größtenteils oder zumindest teilweise erreicht. Damit hatte die Einführung von SLOT für die meisten Nutzer einen angenehmen Nebeneffekt, dem im Vorfeld zunächst gar keine große Bedeutung beigemessen worden war.

Die wichtigsten Zeit- und Kosteneffekte

Wie weitreichend ein ZFM die Abläufe an der Rampe optimieren kann, zeigt der Blick auf die Detailergebnisse der Studie:

- Der Einsatz eines ZFM-Systems verkürzt die Wartezeiten für die Fahrer an der Rampe spürbar. So zeigte sich, dass sechs Prozent aller befragten Rampenbetreiber nach der Einführung des Systems nahezu keine Wartezeiten der Fahrer an der Rampe mehr hatten. Weitere 23 Prozent konnten ihre Wartezeiten um 50 bis 75 Prozent reduzieren. Rund die Hälfte aller Befragten, nämlich 48 Prozent, gab an, die Wartezeiten um mindestens ein Viertel bis sogar um die Hälfte verkürzt zu haben. 23 Prozent erreichten noch eine Reduzierung der Wartezeiten um bis zu einem Viertel. Dieses Ergebnis lässt gleich zwei Schlussfolgerungen zu: ZFM-Systeme stellen durchaus einen wichtigen Baustein dar, um die Abwicklung der Fahrzeuge an der Rampe zu beschleunigen. Dennoch sind ZFM-Systeme kein Ersatz für eine gute, flexible Personaleinsatzplanung, vor allem zu Stoßzeiten. Erst das Zusammenspiel aus mehreren Faktoren, der planbaren Ankunft der Lkw sowie der schnellen Abfertigung der Fahrzeuge nach dem Eintreffen, kann bewirken, dass die Abwicklung vor Ort besonders schnell und effizient erfolgen kann. Ferner bestätigen die Ergebnisse, dass damit nicht nur die Rampenbetreiber von ZFM-Systemen profitieren, sondern auch die Spediteure selbst einen nicht unerheblichen Nutzen haben. Rampenbetreiber können die Abwicklung aber auch

durch weitere Optimierungen verbessern, zum Beispiel durch die Einführung von Expressrampen.

- Rampenbetreiber, die ZFM-Systeme einsetzen, verzeichneten signifikante Effekte auch in einem anderen Bereich: Die Pünktlichkeit der Logistikdienstleister – auch, wenn diese vielerorts bei den Carriern immer noch zu wünschen übriglässt – verbesserte sich deutlich. Konkret leistete der Einsatz des ZFM-Systems bei 29 Prozent der befragten Rampenbetreiber einen Beitrag dazu, die Pünktlichkeit der Logistikdienstleister signifikant um Werte zwischen 50 und 100 Prozent zu verbessern. 26 Prozent der Befragten stellten eine Verbesserung der Pünktlichkeit um mindestens die Hälfte bis hin zu 75 Prozent fest, drei Prozent sogar bis 100 Prozent. Mit 39 Prozent erreichte ein Großteil der befragten Rampenverantwortlichen eine Verbesserung der Pünktlichkeit um 26 bis 50 Prozent. 32 Prozent erzielten immerhin noch eine Pünktlichkeitsverbesserung um bis zu einem Viertel. Diese Ergebnisse zeigen jedoch auch, dass in Sachen Pünktlichkeit noch Potenzial besteht.

Auch wenn es einfach scheint, vorwiegend den Spediteuren die Schuld an mangelnder Pünktlichkeit zu geben, so legen die Ergebnisse der Studie auch noch einen weiteren Gedanken nahe: Rampenbetreiber sind bei diesem Thema gleichermaßen wie die Logistikdienstleister in der Pflicht. So kann die Wirksamkeit eines ZFM beispielsweise durch zusätzliche Systeme zur Ermittlung der ETA (Estimated Time of Arrival) weiter gesteigert werden. Eine entsprechende Lösung wird von Cargoclix als modularer Baustein ergänzend angeboten. Kein noch so ausgeklügeltes System ist in der Lage, Verkehrsstaus, die beim Transport der Waren entstehen, zu vermeiden. Weiß ein Rampenbetreiber jedoch mit Hilfe entsprechender Tools im Voraus, dass ein Lkw verspätet eintrifft und leitet entsprechende Maßnahmen ein, wird ihm damit die Chance gegeben, mit möglichen Verspätungen zu planen und Abläufe ad hoc anzupassen.

- Zu viel bürokratischer Aufwand gehört ähnlich wie eine mangelnde Pünktlichkeit zu den größten Ärgernissen und Problemen der Logistik. Wie die Studie zeigt, wirken sich ZFM-Systeme jedoch auch in diesem Bereich positiv aus. So gaben 18 Prozent der befragten Rampenbetreiber an, dass sich dieser um mindestens 51 bis 75 Prozent reduziert hat, vier Prozent nannten sogar eine Aufwandsreduzierung von 76 bis 100 Prozent. 34 Prozent bemerkten eine Reduzierung des bürokratischen Aufwands um 26 bis 50 Prozent, bei 44 Prozent ging der bürokratische Aufwand immerhin um bis zu einem Viertel zurück. Dieser Aspekt stellt damit zwar im Gegensatz zur Verkürzung der Wartezeiten und einer Verbesserung der Pünktlichkeit kein entscheidendes Argument für die Einführung eines ZFM-Systems dar, sorgt jedoch für einen spürbar positiven Nebeneffekt und leistet damit einen Beitrag zur Vermeidung von Abwicklungsfehlern.

- ZFM beeinflusst maßgeblich die Personalkosten. Bei 81 Prozent der befragten Rampenbetreiber sanken die Personalkosten um bis zu 25 Prozent, weitere 15 Prozent konnten ihre Personalkosten fast halbieren. Gemäß der erhobenen Daten erscheint im Mittel bei den Personalkosten ein durchschnittliches Einsparpotenzial von 20 bis 30 Prozent realistisch. Die Einsparung von Personal sollte allerdings nicht dazu führen, dass eine schnelle Abfertigung der Lkw an der Rampe nicht mehr möglich ist und die Kostenvorteile in anderen Bereichen überkompensiert werden. Hier sind Rampenbetreiber gut beraten, ihr Personal so einzusetzen, dass gerade in Stoßzeiten ein Höchstmaß an Flexibilität und minimale Wartezeiten möglich sind.
- Positive Resultate lassen sich darüber hinaus bei der Entwicklung der Standgelder feststellen. Bei 60 Prozent der Befragten gingen diese um bis zu 25 Prozent zurück, bei weiteren 21 Prozent sogar bis um die Hälfte. 13 Prozent berichteten im Rahmen der Befragung von einem Standgeldrückgang von bis zu 75 Prozent, sechs Prozent zahlen extrem niedrige oder sogar keine Standgelder mehr. Wie hoch ein solches Standgeld ausfällt, hängt unter anderem von Ort und Entladezeit ab. Die Sätze, die deutsche Gerichte in verschiedenen Urteilen als angemessen akzeptierten, bewegen sich im Schnitt zwischen 30 und 60 Euro pro Stunde. Rampenbetreiber können also auch hier durch den Einsatz eines ZFM-Systems Kosten einsparen.

Alle Detailergebnisse zeigen zusammenfassend, dass die Einführung eines ZFM-Systems nicht nur den Rampenalltag an vielen Stellen optimiert, sondern auch Kosten senkt. Darüber hinaus bestätigt die Studie, dass sich die Anforderungen, die Rampenbetreiber an ein ZFM-System haben, in der Praxis nachweislich einstellen.

Die Bedeutung eines günstigen Buchungspreises

Wie viel Geld darf ein Zeitfenster kosten? Welche Veränderungen bringt ein ZFM-System mit sich? Wer sich mit der Frage einer möglichen Einführung auseinandersetzt, hat dabei auch immer den Buchungspreis für die einzelnen Slots im Blick. Aktuell liegen die Preise pro Be- und Entladeslot je nach ZFM-System zwischen 50 Cent und 2,50 Euro, teilweise auch darüber. In dem Betrag sind sämtliche Buchungsvorgänge, Datentransfers und ein Support für den Anwender enthalten. Der Buchungspreis von Cargoclix SLOT liegt seit Jahren bei 50 Cent pro Zeitfenster. Damit gehört Cargoclix SLOT zu den preiswerten ZFM-Systemen am Markt. Der Preis kann vom Auftraggeber sowie vom Logistikdienstleister gleichermaßen getragen werden. Dies ist jedem Rampenbetreiber in der Nutzung freigestellt.

Im Rahmen einer früheren Studie aus dem Jahr 2016 hatte Cargoclix die Logistikdienstleister befragt, welcher Preis für die Buchung eines Zeitfensters als akzeptabel erachtet wird. Damals sprachen sich 72 Prozent der Befragten für einen Buchungspreis bis 0,50 Euro pro SLOT aus, 23 Prozent der Befragten gaben an, als Obergrenze auch einen Preis zwischen 0,51 und 1,00 Euro zu akzeptieren – höhere Preise wurden ausgesprochen kritisch gesehen.

Die aktuelle Studie bestätigt dies und zeigt, dass auch 57 Prozent der befragten Rampenbetreiber den günstigen Buchungspreis von 50 Cent als „sehr wichtig“ beurteilen, 17 Prozent als „wichtig“. Damit spielt der günstige Buchungspreis für fast drei Viertel der Befragten eine wesentliche Rolle.

Den spezifischen Cargoclix-Buchungspreis bewerteten 95 Prozent der befragten Rampenbetreiber und damit fast alle als „sehr gut“ oder „eher gut“. Aus diesem Grund dürfen in diesem Zusammenhang die psychologischen Effekte, die ein günstiger Buchungspreis in Kombination mit relevanten Verbesserungen der Abläufe an den Rampen mit sich bringt, nicht vernachlässigt werden. Eine optimale Kombination aus einem günstigen Preis und verbesserter Leistung durch die Einführung eines ZFM-Systems kann demnach langfristig einen Beitrag dazu leisten, das Image einzelner Rampen spürbar zu verbessern.

Fazit

Wie bereits die von Cargoclix 2016 durchgeführte Befragung der Logistikdienstleister zum Einsatz von Zeitfenstermanagementsystemen birgt auch die aktuelle Erhebung mit einer Befragung der Rampenbetreiber ein klares Fazit: ZFM-Systeme sind mehr denn je adäquate Mittel, um den „Kampf an der Rampe“ nachweislich zu entschärfen und für alle Seiten deutliche Verbesserungen zu erzielen. Das Hauptziel, Staus zu Spitzenbelastungszeiten im Tagesablauf an der Rampe zu entzerren, wird durch ZFM-Systeme erreicht. Wartezeiten reduzieren sich teilweise signifikant, die Planung sämtlicher Prozesse gestaltet sich einfacher und effektiver und auch bei den Kosten – unter anderem bei den Personalkosten und bei der Höhe der Standgelder – ergeben sich spürbare Senkungen, die sich am Ende eines Geschäftsjahres positiv in der Bilanz niederschlagen können.

Natürlich erfordert die Abwicklung der Prozesse an der Rampe auch nach der Einführung eines ZFM-Systems ein Höchstmaß an Disziplin. ZFM-Systeme funktionieren nur dann reibungslos, wenn sich alle an gebuchte Termine halten und eventuelle Verspätungen frühzeitig melden. ZFM-Systeme befreien Rampenbetreiber jedoch nicht von ihrer Pflicht, durch eine vorausschauende Planung und eine adäquate Rampenausstattung dafür zu sorgen, dass auf ein pünktliches und planbares Eintreffen der Fahrzeuge auch eine schnelle und effektive Abfertigung erfolgt.

Wichtig für den langfristigen Erfolg des Einsatzes von ZFM-Systemen bleibt auch, dass Rampenbetreiber und Logistikdienstleister kooperativ zusammenarbeiten. Mit einer gezielten Planung der Abläufe und der Bereitschaft, das Angebot eines ZFM-Systems zu nutzen und anzunehmen, ergibt sich ein großes Potenzial, einen der größten Brennpunkte in der Logistik wesentlich zu entschärfen und Kosten zu sparen – für Rampenbetreiber und Logistikdienstleister.

CARGOCLIX SLOT

CARGOCLIX SLOT ist ein webbasiertes Zeitfenstermanagementsystem zur Optimierung der Be- und Entladeprozesse an der Rampe. Rampenbetreiber können freie Kapazitäten einstellen, Spediteure und Frachtführer buchen ihre Wunschlieferzeit und zahlen eine Buchungsgebühr pro Zeitfenster. Für die Buchung durch Spediteure und Frachtführer genügt ein Internetzugang.

Kosten pro Slotbuchung: 50 Cent.

Systembeschreibung

- Schnittstelle zum ERP-System oder als Stand-alone-Lösung
- Variable Rampenöffnungszeiten und flexible Zeitfensterlängen nach Anzahl Paletten, Tonnen, Fahrzeugtyp, etc.
- Individuelle Einstellung von Pausen- und Ferienzeiten, Schichtwechseln, Buchungslimits, etc.
- Hinterlegung von Kapazitätsgrenzen wie Personal, Stapler oder Verarbeitungskapazitäten
- Layouts und Rechtevergaben für Umbuchungen und Änderungen
- Plausibilitätschecks von Buchungsdaten durch Doublettencheck, Abgleich von Nummernkreisen. etc.
- Eventbasierte Benachrichtigungen und Alerts
- Erfassung und Auswertungen eingehender Warenströme mit Pünktlichkeit und Abfertigungszeiten
- Echtzeitabgleich gebuchter und nicht gebuchter Zeitfenster (Voraussetzung: ERP-Schnittstelle)
- Verfolgung der Be- und Entladeprozesse in Echtzeit mit wählbarer Bildschirmdarstellung als Terminplan mit Rampensicht, tabellarische Buchungsliste, Ampelsystem mit Farbsymbolik
- Erfassung von eingehenden Warenströmen mit Planzeit/Istzeit pro LKW, Menge und Qualität pro angelieferter Sendung sowie Abgleich gelieferter Ist- und Soll-Mengen aus Kontrakten
- KPI-Tool „CARGOCLIX Logistics Monitor“ zur Steuerung von Rampen mithilfe individueller KPIs (Key Performance Indicators)
- „CARGOCLIX ETA“ zur dynamischen Ankunftszeitberechnung an der Rampe
- „CARGOCLIX TERMINAL“ Realisierung der „Pforte 4.0“ ohne den Einsatz von Personal

Über Cargoclix

Cargoclix ist ein neutraler Internetmarktplatz für die elektronische Ausschreibung von Transporten und Logistikleistungen sowie ein Anbieter von modularen Zeitfenstermanagement-Systemen. Die Dienstleistungspalette der Logistikplattform „Cargoclix TENDER“ umfasst weltweite Ausschreibungen von Kontrakten für Transporte auf Straße, Schiene, Luftfracht, See- und Binnenschifffahrt, Kurier-Express-Paketdienstleistungen sowie Logistikdiensten, wie zum Beispiel Lagerei. Mit über 28.000 registrierten Mitgliedern aus Industrie, Handel und Spedition gehört TENDER zu den führenden internationalen Ausschreibungsplattformen für Transport und Logistik.

Zentrales Produkt des Geschäftsbereichs Zeitfenstermanagement ist die modular anpassbare Software „Cargoclix SLOT“ zur Optimierung der Abläufe an der Rampe. Mit mehr als 65.000 Mitgliedern ist SLOT eines der meist genutzten Zeitfenstermanagement-Systeme. Cargoclix ist eine Marke der Dr. Meier & Schmidt GmbH. Das Unternehmen wurde 1998 gegründet und hat seinen Sitz in Freiburg i.Br. www.cargoclix.com

Abdruck kostenfrei. Wir bitten um ein Belegexemplar!

Ansprechpartner für Rückfragen:

CARGOCLIX - Dr. Meier & Schmidt GmbH

Johannes Schmidt, Münsterplatz 11 / im Kornhaus, D-79098 Freiburg i.Br.,

Tel: +49 (0) 761/ 20 55 11 - 02

E-Mail: presse@cargoclix.com