

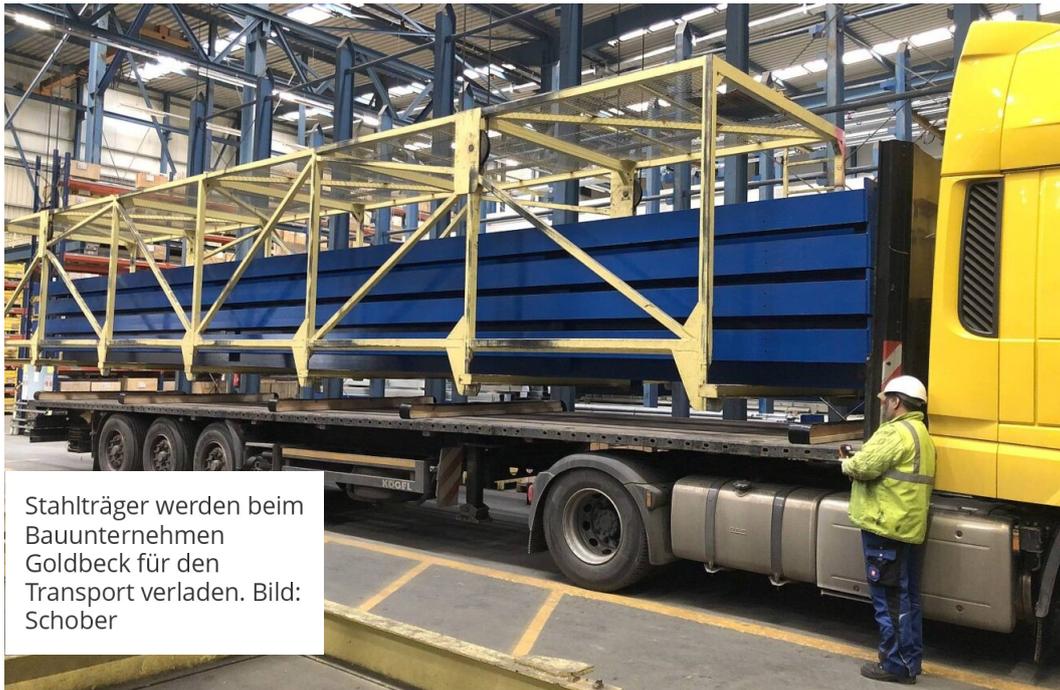
Startseite » Logistik »

Zusammenspiel der einzelnen Logistikprozesse beim Bauunternehmen Goldbeck

Zusammenspiel der einzelnen Prozesse bei Bauunternehmen

Logistik genau aufeinander abgestimmt

🕒 8. Februar 2023 📖 4 Minuten Lesezeit



Stahlträger werden beim Bauunternehmen Goldbeck für den Transport verladen. Bild: Schober

Wenn Unternehmen wachsen, dann ist dies zunächst einmal positiv zu bewerten. Mit dem Wachstum gehen aber auch notwendige interne Veränderungsprozesse einher. Diese Erfahrung hat Goldbeck gemacht. Das Bauunternehmen setzt mittlerweile mehr als 500 Projekte jährlich um. Bei diesem Volumen müssen Logistikprozesse und -strukturen stimmen, um

nicht ins organisatorische Schlingern zu geraten.

„Wir brauchten eine Beratung mit Logistikerfahrung, die mit uns den Weg von der Analyse über die Erarbeitung praxistauglicher Lösungskonzepte geht und uns auch bei der Umsetzung begleitet“, erklärt Benjamin Drews, Leiter der Zentralen Logistik bei Goldbeck. Fündig wurde die Baufirma bei der Logistikberatung Schober aus dem oberbayerischen Germering. „Schober hat uns zuerst vor allem Fragen gestellt und uns das geplante Vorgehen in Einzelschritten erklärt. Wir hatten das Gefühl, dass uns hier eine maßgeschneiderte Lösung angeboten wird – und das Ergebnis zeigt, dass wir die richtige Entscheidung getroffen haben.“

Entstehung der Aufwände analysieren

Bei Bauprojekten nimmt das Zusammenspiel der einzelnen Prozesse die entscheidende Rolle ein. Lieferungen müssen pünktlich sein, die Organisation effizient und alle Vorgänge aufeinander abgestimmt. Dem Beratungsunternehmen ging es laut eigenen Angaben aber nicht nur darum, mit Dienstleistern Transportvolumen und längerfristige Planungen zu besprechen, Verträge auszuhandeln und deutschlandweit eine einheitliche Struktur zu schaffen. Es ging auch darum zu verstehen, warum bestimmte Aufwände überhaupt entstehen.

Betrachtet werden sollten vor allem die Prozesse, bei denen die internen Strukturen nach dem Wachstum von Goldbeck in den letzten Jahren noch nicht angepasst worden waren, zum Beispiel bei der Zusammenarbeit mit den Logistikern für den Materialtransport.

Zahl der Leerfahrten verringern



Christian Schober Bild: Schober

Die Zahl der Leerfahrten zu verringern war eine Stellschraube, um Kosten zu sparen. Kein einfaches Unterfangen, denn Betonfertigteile werden beispielsweise in vielen Fällen ohne Plane transportiert. Für den Rückweg bedeutet das, dass der LKW nur wetterunempfindliche Rückfracht laden kann, da er nach wie vor ohne Schutzplane unterwegs ist.

Das ist heute anders: Frachtrouten, die über denselben Dienstleister laufen, werden nach Möglichkeit über mehrere Werke geleitet. Wer zum Beispiel mit Betonfertigteilen nach Westen fährt, kann auf dem Rückweg ein anderes Werk anfahren und dort Stahlträger aufladen. „Unsere Idee ist es, dass beide Seiten, der Logistiker und Goldbeck, voneinander profitieren. Kommt beispielsweise statt der Leerfahrt ein Auftrag für den Rückweg hinzu, kann der Logistiker einen Nachlass gewähren“, beschreibt Inhaber Christian Schober das Prinzip.

Die Verbesserung geht hinter der eigenen Haustür weiter

Viele Prozessoptimierungen finden hinter den Werkstoren von Goldbeck statt. „Je länger der Aufenthalt des LKW im Werk dauert, desto höher sind natürlich die Kosten“, sagt Schober. Er und sein Team haben sich die Disposition angeschaut und die Prozesse auf Goldbeck abgestimmt. Das soll Kosten sparen und wird noch weitergedacht: „Wir besprechen derzeit mit unseren Logistikpartnern, ob wir durch den Einsatz zusätzlicher Auflieger Beladung und Ladungssicherung vom Transport entkoppeln können, indem wir diesen Teil der Arbeit im Werk bereits vornehmen, während der Fahrer noch mit einer anderen Ladung auf der Straße ist“, sagt Drews.

Inzwischen macht sich das Bauunternehmen Gedanken um ein digital gesteuertes Yard-Management für alle Werksstandorte. Dabei geht es zunächst einmal um grundsätzliche Fragen wie die Organisation der Ein- und Ausfahrten auf das Werksgelände. Die Wege, die ein LKW auf dem Gelände fährt, spielen dabei ebenso eine Rolle wie die Frage nach den Hindernissen, die er möglicherweise umfahren muss – oder die Richtung, aus der die Fahrzeuge anfahren sollten, um umständliches Rangieren zu minimieren.

Das Konzept der Berater beinhaltet unter anderem eine automatische Kennzeichenerkennung, mit der sich die Schranke öffnet, eine Sicherheitsunterweisung über ein Terminal auf dem Niveau der Fahrerkabine und eine Waage mit Sensorik, die die Ladung automatisch dem jeweiligen Spediteur zuordnet.





Fachwerkträger bei der Transportvorbereitung. Bild: Goldbeck

Klare Kommunikation führt zu Verbesserung

Das Team der Logistikberatung Schober hat seit Projektbeginn einen Teil der Kommunikation vor Ort selbst betreut. „Das war ein entscheidender Faktor“, erklärt Drews, „denn für gewöhnlich haben es Berater nicht immer leicht. Nicht selten herrschen Skepsis und Vorurteile.“ Die kontinuierliche Kommunikation und Kooperation läuft gut: Mit den Logistikern, die heute bei Goldbeck vertraglich gelistet sind, gibt es inzwischen einen kontinuierlichen Verbesserungsprozess. Und mit den Logistik-Abteilungen einzelner Werke regelmäßige Gesprächsrunden. Das zahlt sich scheinbar aus: Nach nicht einmal einem halben Jahr sind die Beratungskosten laut Schober wieder eingespielt. (ys)