



>>> aktiv für
den Güterverkehr



Marktbeobachtung Güterverkehr

Sonderbericht zur Situation an der Laderampe

Kurzfassung

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung	1
2. Ausgangslage	1
3. Problemfelder	2
3.1 Industrie- und Handelsunternehmen	2
3.2 Speditions- und Transportunternehmen	2
3.3 Kraftfahrer	3
4. Auswirkungen unplanmäßiger Stand- und Wartezeiten	3
5. Lösungsansätze	4

1. Einleitung

Im Rahmen der Umsetzung der Maßnahme 2 J des Aktionsplans Güterverkehr und Logistik („Optimierung der Abläufe an Laderampen“) hat das Bundesamt für Güterverkehr die Situation an den Laderampen in ausgewählten Branchen und Marktsegmenten untersucht. Ziel der Untersuchung ist es, Problemlagen zu beschreiben und zu bewerten, deren Ursachen zu identifizieren sowie Lösungsansätze aufzuzeigen. In die Untersuchung wurden rund 150 ausgewählte Transportunternehmen, Speditionen, Industrie- und Handelsunternehmen, die Seehäfen Hamburg und Bremerhaven, ein Kombiterminal in Süddeutschland sowie die Flughäfen Frankfurt/Main und Leipzig einbezogen.

2. Ausgangslage

Die untersuchten Wirtschaftssektoren unterscheiden sich bezüglich der Häufigkeit des Auftretens unplanmäßiger Warte- und Standzeiten an Laderampen. „Wartezeit“ bezeichnet dabei jene Zeit im Umfeld der Ladestelle, die verstreicht, bis das gewünschte Ereignis eintritt und „Standzeit“ jene Zeit, in der das gewünschte Ereignis stattfindet. Eine solche Differenzierung erscheint notwendig, da die Untersuchung gezeigt hat, dass sich die Wahrnehmungen der an der Prozesskette beteiligten Handelnden bezüglich der Dauer von Warte- und Standzeiten zum Teil stark voneinander unterscheiden. Unplanmäßige Warte- und Standzeiten sind verstärkt bei Lagern zu beobachten, über die eine große Vielfalt an Produkten umgeschlagen wird, ferner an Standorten mit kapazitiven Engpässen. Auf Unternehmensebene treten Friktionen an der Rampe insbesondere zu bestimmten Tageszeiten und an bestimmten Wochentagen auf. Dabei zeigen sich die Störungen vor allem im Bereich des Wareneingangs, seltener in der Distributionslogistik.

Grundsätzlich ist bei der Beurteilung der Situation an den Laderampen nicht allein die Schnittstelle zwischen Transportunternehmen und Empfangs- bzw. Versandunternehmen zu betrachten. Vielmehr sind sämtliche an der Prozesskette beteiligten Akteure (Versender – Speditionsunternehmen/Transportunternehmen – Empfänger) einzubeziehen. So können unplanmäßige Warte- und Standzeiten an einer Rampe mitunter Ursachen haben, die außerhalb des Einflussbereiches der Akteure an der Schnittstelle zwischen Lkw und Lager liegen. In diesem Zusammenhang spielen rechtliche, infrastrukturelle und institutionelle Rahmenbedingungen eine wichtige Rolle. Lösungen in Bezug auf unplanmäßige Stand- und Wartezeiten an den Rampen müssen demnach häufig an verschiedenen Stellen ansetzen.

3. Problemfelder

Bereits seit geraumer Zeit nehmen Unternehmen der Verkehrswirtschaft und der verladenden Wirtschaft die Situation an den Laderampen verstärkt ins Blickfeld. In den Marktgesprächen wurde deutlich, dass die Beteiligten (Industrie- und Handelsunternehmen / Speditions- und Transportunternehmen / Krafffahrer) dabei regelmäßig eine voneinander abweichende Sicht auf die Problemfelder an den Rampen haben:

3.1 Industrie- und Handelsunternehmen

Aus Sicht der Industrie- und Handelsunternehmen entstehen unplanmäßige, lange Warte- und Standzeiten vorrangig durch Verspätungen von Lkw an den Entlade-rampen, durch die zum Teil ungesteuerte Konzentration der Lkw bei der Warenan-lieferung auf bestimmte Tages- und Wochenzeiten, durch Informationsdefizite beim Fahrpersonal sowie zum Teil durch ungeeignetes oder schadhaftes Transportmate-rial. In diesem Zusammenhang wird auf Verzögerungen durch Staus und hohes Verkehrsaufkommen insbesondere in Ballungsgebieten und auf die angebotenen Öffnungszeiten der Laderampen verwiesen. Die Öffnungszeiten werden von einem Einschichtbetrieb bis hin zu 24 Stunden am Tag angeboten. Teilweise erschwerend für die Behandlung der Lkw ist ferner der starke Wechsel der in- und ausländischen Transportunternehmen, die an die Rampen der Unternehmen fahren. Aufgrund mangelnder Kenntnisse bezüglich der Lkw-Abfertigung am jeweiligen Standort oder von Sprachproblemen kann dies zu zusätzlichen Verzögerungen im Betriebsablauf führen. Be- und Entladeprozesse können ferner durch den Einsatz ungeeigneten oder schadhaften Transportmaterials verzögert werden.

3.2 Speditions- und Transportunternehmen

Gesprächspartner aus dem Bereich der Speditions- und Transportunternehmen sehen die Probleme dagegen vorrangig in den knappen Ressourcen und der zu gerin-gen Flexibilität am Be-/Entladeort, in einer unzureichenden Qualifizierung des La-gerpersonals, in Informationsdefiziten und unklaren Leistungsverpflichtungen sowie in vielen Fällen im Zusammenhang mit dem Palettentausch. Insbesondere die man-gelnde Flexibilität, bei Aufkommensspitzen weitere Rampen und zusätzliches Per-sonal einzusetzen oder Öffnungszeiten auszuweiten, führe zu langen Aufenthalts-zeiten. An vielen Ladestelle fehle eine ausreichende Stellplatzkapazität für die War-tezeiten, so dass die Lkw in einer Schlange langsam vorrücken müssten. Weitere gravierende Probleme an den Ladestellen resultieren aus Informationsdefiziten der vor Ort Beteiligten und unklaren Leistungsverpflichtungen insbesondere hinsichtlich der Ladetätigkeiten. Die genannten Probleme erschweren die Disposition von Lkw

und Kraftfahrern durch den Transportunternehmer, der sich aufgrund des starken Wettbewerbsdrucks regelmäßig in engen Zeitrahmen bewegen muss.

3.3 Kraftfahrer

Aus Sicht der Kraftfahrer bestehen die Probleme im Umfeld der Rampen in Informationsdefiziten, in unklaren Leistungsverpflichtungen sowie in den Arbeitsbedingungen vor Ort. Mit den Kraftfahrern und den Lagerarbeitern treffen an der Rampe Vertreter von Unternehmen zusammen, die üblicherweise in keiner direkten vertraglichen Beziehung zueinander stehen. Dies führt häufig zu Meinungsverschiedenheiten im Zusammenhang mit den Ladetätigkeiten, wobei der Kraftfahrer regelmäßig in der schwächeren Position ist. Daneben belasten mangelnde Sozialeinrichtungen und Parkplätze zum Einlegen von Lenkzeitunterbrechungen oder Tagesruhezeiten im Umfeld der Ladestellen oft die Arbeit der Kraftfahrer. Sie stehen fortlaufend in einem Spannungsfeld zwischen den Dispositionsplänen ihrer Arbeitgeber, den Anforderungen des Empfängers und der Pflicht zur Einhaltung der vorgeschriebenen Lenk- und Ruhezeiten. Diese Situation trägt zu einer geringen Attraktivität des Berufsbildes des Kraftfahrers bei.

4. Auswirkungen unplanmäßiger Stand- und Wartezeiten

Auf der einen Seite bedingen unplanmäßige Warte- und Standzeiten Kostensteigerungen bei den Marktteilnehmern. Für die Industrie- und Handelsunternehmen gilt dies, wenn Lieferketten gestört und effiziente „Just-in-time“- oder „Just-in-sequence“-Abläufe unmöglich gemacht werden oder wenn Lagerkapazitäten erhöht werden müssen. Für die Transportunternehmen gilt es, effiziente Fahrzeugumläufe zu disponieren, um in einem wettbewerbsintensiven Marktumfeld wirtschaftlich bestehen zu können. Gelingt dies nicht und geraten die Fahrzeugumläufe aus der Planung, drohen Kundenverlust und Umsatzeinbußen bis hin zum Verlust der wirtschaftlichen Basis.

Auf der anderen Seite haben die Probleme an den Laderampen in Verbindung mit der hohen Verkehrsdichte in Ballungsgebieten, Verkehrsstaus und dem seitens der Transportunternehmen beklagten Mangel an geeigneten Parkplätzen für Lkw erhebliche Auswirkungen auf die Einhaltung der vorgeschriebenen Lenk- und Ruhezeiten durch die Kraftfahrer. Mit der Einführung und zunehmenden Verbreitung des digitalen Kontrollgerätes, der Ausweitung der Kontrollzeiträume sowie den elektronischen Auswertungsmöglichkeiten hat die Anzahl der festgestellten Lenk- und Ruhezeitverstöße drastisch zugenommen. So stieg die Anzahl dieser Verstöße je kontrolliertem Fahrzeug von 0,12 im Jahr 2007 auf 0,28 im Jahr 2009. In wie weit die Entwicklung

an den Laderampen hierzu beigetragen hat, lässt sich nicht quantifizieren. Zahlreiche Gesprächspartner fordern in diesem Zusammenhang eine „praxisgerechtere“ Auslegung der Lenk- und Ruhezeitvorschriften im Hinblick auf größere Tolleranzen bei der Kontrolle von Fahrzeugen mit digitalem Tachograf.



5. Lösungsansätze

Nach Ergebnissen der Untersuchung sind Industrie- und Handelsunternehmen sowie See- und Flughäfen zwar zunehmend gewillt, eine Verbesserung der Situation an den Laderampen durch die Entwicklung und Anwendung von IT-gestützten Zeitfenster-Management- und Avisierungs-Systemen zu erreichen. Initiativ werden diese Unternehmen zumeist dann, wenn aus ihrer Sicht in Bezug zu der eigenen Lagerwirtschaft Optimierungs- oder Neuregelungsbedarf erkennbar wird. Dennoch besteht zwischen den Prozessbeteiligten - trotz der wirtschaftlichen Folgekosten, die sich aus den Friktionen an den Laderampen ergeben - vielfach keine oder lediglich eine geringe Gesprächsbereitschaft, um gemeinschaftliche Lösungen zu entwickeln. Ein Grund hierfür besteht darin, dass zwischen dem Empfänger der Ware und dem anliefernden Transportunternehmen regelmäßig keine direkten vertraglichen Beziehungen bestehen. Die Notwendigkeit der Verbesserung der Kommunikation zwischen allen am gesamten Prozess der Lieferkette beteiligten Unternehmen stellt daher ein zentrales Ergebnis der Untersuchung dar.

Die nachfolgenden Lösungsansätze erscheinen nach den Untersuchungsergebnissen im Hinblick auf eine Verbesserung der Be- und Entladeabläufe an Laderampen als besonders zielführend. Zu unterscheiden sind Maßnahmen, die vor allem dazu dienen, die Effizienz und Planbarkeit unter Beibehaltung der bestehenden Rampenzeiten und -kapazitäten zu erhöhen, und Maßnahmen, die auf Kapazitätssteigerungen abzielen und damit für die Betroffenen nicht selten einen hohen Kapitalaufwand bedeuten.

- Einrichtung von Zeitfenstern: Mit Erfolg haben Industrie- und Handelsunternehmen mit einer kritischen Größe bzw. Auftragsmenge zur Glättung von tageszeitlichen und wochentäglichen Aufkommensspitzen an den Rampen Zeitfenster-Management-Systeme eingeführt. Diese werden oft von Dienstleistern betrieben und sind für die Transportunternehmen zum Teil kostenpflichtig. Die Zeitfenster werden entweder bei der Auftragserteilung vorgegeben oder durch den Transportunternehmer gebucht. Probleme können für die Transportunternehmen auftreten, wenn sie mehrere Zeitfenster im Rahmen eines Fahrzeugumlaufs einhalten müssen.

- Avisierungsverfahren: Dort, wo bislang keine Zeitfenster-Management-Systeme implementiert wurden, bieten sich Avisierungsverfahren an, mit deren Hilfe Warenempfänger ihre Lager- und Personalkapazitäten und Transportunternehmen ihren Fahrzeugeinsatz besser koordinieren können. Diese Verfahren laufen häufig über Mobiltelefone oder zum Teil bereits im Rahmen komplexer Telematiklösungen. Die Teilnahme an Avisierungsverfahren bietet sich insbesondere im Rahmen längerfristiger Beschäftigungsverträge mit Transportunternehmen an.
- Klare vertragliche Regelungen: Insbesondere dort, wo Zuständigkeiten und gegenseitige Ansprüche unklar sind (z.B. Zuständigkeit für das Be- und Entladen, Berechnung von Standgeldern), gilt es, eindeutige Leistungsverpflichtungen in den Liefer- und Beförderungsverträgen festzuschreiben. Hierbei muss das Problem der fehlenden direkten vertraglichen Beziehung zwischen Transportunternehmen und Empfänger gelöst werden, damit Kraftfahrer und Lagerpersonal an der Rampe mit eindeutigen und durchsetzbaren Regelungen arbeiten können. Für die Berechnung von Standgeldern wurden in den Marktgesprächen Regelungen vorgestellt, die sich in der Praxis bereits bewährt haben.
- Ausweitung und Flexibilisierung der Arbeits- und Rampenzeiten: Bei extremen Wartezeiten an den Rampen sollte eine Ausweitung bzw. Flexibilisierung der Arbeits- und Rampenzeiten in Erwägung gezogen werden, um eine Entzerrung des Verkehrs herbeizuführen. Dies gilt insbesondere bei regelmäßigen oder im Einzelfall absehbaren Aufkommensspitzen.
- Kapazitive Maßnahmen: Im Einzelfall ist zu prüfen, inwieweit Kapazitätserweiterungen bei den Versand- und Empfangsunternehmen (Personal, Stellflächen, Lager, Rampen), bei Institutionen (z.B. Zoll) oder im Bereich der Verkehrsinfrastruktur zielführend sind.
- Umstellung auf Wechselbrücken- und -anhängersysteme: In verschiedenen Anwendungsfällen werden Aufenthaltsdauern dadurch minimiert, dass Wechselbrücken oder Sattelaufleger durch den Transportunternehmer ohne Wartezeit direkt an die Rampe gebracht oder auf reservierten Flächen abgestellt werden, um anschließend vorgeladene andere Ladungsträger aufzunehmen. Solche Systeme lassen sich regelmäßig jedoch lediglich im Rahmen von Rundlaufverkehren wirtschaftlich darstellen.
- Tageszeitliche Staffelung der Mautsätze: Weitere Vorschläge im Rahmen der Marktgespräche richteten sich auf eine tageszeitliche Staffelung der Mautsätze, um durch derartige Anreize Aufkommensspitzen an den Laderampen zu glätten.



**BUNDESAMT
FÜR
GÜTERVERKEHR**

Werderstraße 34
50672 Köln

Telefon: (0221) 5776 - 0
Telefax: (0221) 5776 - 1777

Postfach 19 01 80
50498 Köln

Internet: <http://www.bag.bund.de>
E-Mail: poststelle@bag.bund.de

Stand: Januar 2011