Einsparpotenziale im sechsstelligen Bereich

Alternative Logistikkonzepte für die Firma REHAU entwickelt

von Katja Schmidt und Reinhard Schottmüller

Im 8. Studiensemester werden auch im Studiengang Beschaffung und Logistik Projekte in Zusammenarbeit mit Unternehmen durchgeführt. Im vergangenen Sommer war die Firma REHAU unser Partner, ein Unternehmen, das in mehreren Werken Kunststofferzeugnisse vom Gartenschlauch bis zum Pkw-Stoßfänger herstellt. Ziel des Studienprojektes war es, die Anlieferstruktur im Werk Feuchtwangen zu analysieren und alternative Konzepte dahingehend zu untersuchen, ob eine wirtschaftlich sinnvolle Einsatzmöglichkeit besteht.

Zunächst erhielt die Gruppe durch einen Werksrundgang mit eingehenden Erläuterungen einen ausführlichen Einblick in die Anliefer- und Produktionsstruktur. Die Situation der Beschaffungslogistik stellt sich wie folgt dar:

- Transportkosten sind bei 95% der angelieferten Artikel im Teilepreis enthalten, d.h. 95% der Lieferungen erfolgen frei Haus
- Kaum Nutzung von Preisvorteilen durch Bündelung von Lieferungen
- Zu bestimmten Zeiten kann es zu einer hohen Anzahl wartender Lkw am Wareneingang kommen, weil keine Steuerung der Lkw hinsichtlich Ankunfts- und Abfertigungszeiten erfolgt
- Keine einheitliche Auftragsabwicklung pro Lieferant bedingt durch unterschiedliche Ansprechpartner und unterschiedliche Frachtbriefe

Zur Verbesserung der Ist-Situation wurden folgende Konzepte zunächst theoretisch untersucht:

- Einrichtung eines Konsignationslagers[1]
- Aufbau eines externen Lieferantenlagers
- Gebietsspediteur- bzw. Milkrun-Abwicklung

Mit dem Projektpartner REHAU wurde vereinbart, im weiteren Projektverlauf verstärkt die Möglichkeit eines Gebietsspediteurkonzeptes zu überprüfen. Das Konsignationslager- und das Lieferantenlager-Konzept sollten in einem zweiten Schritt im Rahmen einer Diplomarbeit näher untersucht werden. Der Einsatz von nur einem Spediteur soll hierfür die Grundlage schaffen.

Zur genaueren Untersuchung eines Gebietsspediteurkonzeptes wurden von REHAU zur Verfügung gestellte Daten aufbereitet und teilweise mit der Software Intertour analysiert:

- Ermittlung der Anlieferfrequenzen pro Lieferant aus den Wareneingangsdaten
- Ermittlung des Gesamtvolumens und der Gesamttonnage pro Lieferant
- Zuordnung der Anlieferfrequenzen, Volumina und Tonnagen pro Lieferant zu vorher bestimmten Ballungsgebieten (in denen sich zahlreiche Lieferanten befinden)
- Berücksichtigung der verschiedenen Gefahrgutklassen

Diese Daten waren dann auch Grundlage für die Anfragen bei verschiedenen Spediteuren. Zur bestmöglichen Vergleichbarkeit der Angebote wurde auf Basis der Kundensatztafel angefragt. Auf Grund der eingegangenen Angebote wurden die in Frage kommenden Spediteure zu Gesprächen an die Hochschule Pforzheim eingeladen, um mögliche Konzepte näher zu erläutern bzw. Alternativen zu erarbeiten. Die angebotenen Frachtsätze bewegten sich fast alle im gleichen Rahmen, sodass vorwiegend qualitative Argumente wie räumliche Nähe zu Feuchtwangen, Servicegrad, Streckennetz, Sendungsverfolgung usw. in die Lieferantenbeurteilung eingingen.

In den Gesprächen kristallisierte sich heraus, dass es sich auf Grund des geringen Gesamtvolumens aus Kostengründen nicht lohnen würde, ein separates Abwicklungskonzept für die Firma REHAU aufzubauen bzw. anzubieten, sondern es sinnvoller wäre, die Lieferungen in das bestehende Netz eines Spediteurs aufzunehmen.

Die größten Einsparungen sind hierbei nicht in den Frachtkosten zu sehen, sondern in den folgenden Faktoren:

- Bündelungseffekte
- Vereinfachung des Ablaufes durch den Einsatz eines einzigen Spedi-

Das Projektteam vor der REHAU-Zentrale in Muri bei Bern in der Schweiz

[1] Ein Konsignationslager ist ein Lager im Unternehmen, dessen Bestände noch im Eigentum des Lieferanten sind. Die Bezahlung der Teile erfolgt erst bei der Entnahme. So erreicht das Unternehmen hohe Materialverfügbarkeit ohne Kapitalbindung.

teurs (Wareneingangsabwicklung, Sendungsverfolgung usw.)
- Schaffung einer Basis für in der Zukunft geplante Projekte wie Einführung eines Barcode Systems oder Aufbau eines externen Lieferantenlagers
- Transparenz der Frachtkosten

Eine Wirtschaftlichkeitsanalyse darf sich somit nicht nur auf die eingesparten Frachtkosten beziehen, sondern sollte vor allem die oben erwähnten Faktoren berücksichtigen. Immerhin konnten auch mit dieser Lösung noch jährliche Einsparungspotenziale im sechsstelligen Bereich aufgezeigt werden.

Die Autoren
Katja Schmidt ist Absolventin des Studiengangs Beschaffung und Logistik und leitete das REHAU-Projekt. Reinhard Schottmüller ist Professor im Studiengang.