

# Problematisches Zeitmanagement an der Rampe

**Kommentar** Angesichts der immer knapper werdenden Ressourcen beim Fahrpersonal darf die Arbeitszeit nicht länger an den Laderampen vergeudet werden. Vor allem bei größeren Unternehmen und Zentrallagern werden die Wartezeiten zu einem immer größeren Problem – sowohl im Ladungsverkehr als auch im Stückgutbereich.



**O**bwohl vielfach mit Zeitfenstern gearbeitet wird, werden diese häufig nicht eingehalten. Das ist so, als würde man den Postboten mit den eigenen Paketen vor der Tür stundenlang warten lassen. Wartezeiten an der Rampe verursachen enorme Kosten und der Unmut der Fahrer steigt, auch deshalb, weil sie ihre nächsten Ladestellen möglicherweise nicht mehr zeitgerecht erreichen können. Dieser Umstand wirkt sich unmittelbar auf die Attraktivität des Fahrerberufs aus, der mehr und mehr an Ansehen verliert.

Transportgewerbe und verladende beziehungsweise empfangende Wirtschaft sitzen eigentlich im gleichen Boot: Beide sind auf Leistungsfähigkeit angewiesen. Es drängt sich jedoch der Eindruck auf, dass das Interesse an einer verbesserten Organisation eher gering ist, weil eine optimierte Organisation auf der Verloader- oder Empfängerseite einen höheren Aufwand mit sich bringen würde, die Leistung des Lkw aber bereits abgegolten ist. Soll nun das Transportgewerbe dazu übergehen, Prämien für angemessene Zeiten bei Be- und Entladung zu leisten? In der Tat könnte sich ein Betrag von 50 Euro für den Spediteur manchmal rechnen, wenn der Lkw binnen 30 Minuten die Ladestelle wieder verlassen und so der Betrag über die gewonnene Arbeitszeit wieder kompensiert werden kann. Aber kann das unser Ziel sein? Schließlich muss beiden Seiten an einem vernünftigen Umgang mit der Arbeitszeit des Anderen gelegen sein. Momentan wird nur der Transportunternehmer bestraft, wenn er nicht „just in time“ an der Rampe steht. Wird er allerdings nicht zeitgerecht be- oder entladen, müssen dies Fahrer und Transportunternehmer weitgehend hinnehmen.

»Wir müssen uns mit den Unternehmensspitzen an einen Tisch setzen und über neue Modelle nachdenken.«

Das mangelnde Interesse an einer ökonomischen Lösung des Rampenmanagements lässt darauf schließen, dass die Wirtschaftskreisläufe offensichtlich noch funktionieren. Diese positive Lage kann sich jedoch auch ändern. Es ist höchste Zeit für ein konstruktives Miteinander. Wir müssen uns mit den Unternehmensspitzen an einen Tisch setzen und auch über neue Modelle nachdenken. Die regionalen Spediteure sollten sich ebenfalls stärker vernetzen, um gemeinsam Lösungen anzubieten. Das reicht von der Bereitstellung von Wechselbrücken oder Containern, die unabhängig von Rampenzeiten be- oder entladen werden könnten, bis hin zur weiteren effizienteren Nutzung der Digitalisierung. Gemeinsam mit Verladern und Speditoren könnte über eine Plattform erfasst werden, welche Mengen und Wunschzeiten zur Anlieferung insgesamt anstehen. Eine neutrale Software könnte die optimale Verteilung und Zustellung errechnen. Aber auch soziale Plattformen für die Fahrer könnten helfen, sich über besonders hohe Wartezeiten auszutauschen und sich daran zu orientieren. Mit Hilfe einer App könnten beispielsweise Wartezeiten dokumentiert und Probleme offenkundig gemacht werden.

Das logistische Handling des Warenverkehrs ist in der Regel auch nicht das Kerngeschäft von Industrie und Handel. Wäre es da nicht besser, dass in manchen Unternehmen das Rampenmanagement an einen neutralen Dienstleister übergeben wird? Vieles ist denkbar und möglich, wir müssen es nun aber dringend anpacken.

Philipp Graßl, Geschäftsführer der Georg Graßl Speditions GmbH Plattling und Mitglied im IHK-Verkehrsausschuss