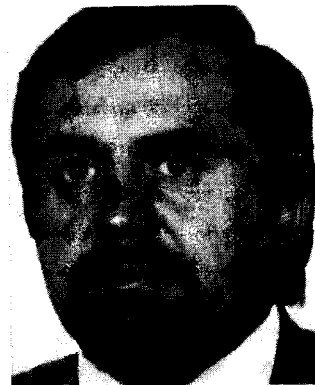


Produktion ohne Leitstand kaum mehr denkbar. Professor Dr.-Ing. H. Binner geht im folgenden Beitrag der Frage nach, was Dienstleister vom Leitstand erhoffen können.

bn. Auch für Dienstleistungsunternehmen, wie beispielsweise Speditionen und Luftverkehrsgesellschaften oder Handelsbetriebe, also Betriebs- und Warenhäuser gelten ähnliche Marktanforderungen wie für Produktionsbetriebe. Termintreue bei der Auftragsausführung und flexibles Reagieren auf Kundenwünsche sind Selbstverständlichkeiten. Auch die Probleme bei der Auftragsausführung sind die gleichen.



Prof. Dr.-Ing. H. Binner: Der Leitstand kann aufbereitete Daten online zum Lieferanten und Kunden weitergeben und damit für genau jenen Informationsfluß sorgen, der in der Logistikkette angestrebt wird

Gefordert wird die optimale, also wirtschaftliche Einsatzplanung der vorhandenen Ressourcen, etwa optimale Wartungs-, Instandhaltung und Tourenplanung, optimale Ersatzteilbevorratung oder funktionierende Personalkapazitätsplanung mit optimaler Ausführungssteuerung bei der Auftrags erledigung. Man ist auch hier darum bemüht, die Aufgabendurchführung ohne lange Warte- oder Liegezeiten mit den verfügbaren und zeitgerecht bereitgestellten Hilfsmitteln in kürzester Zeit zu garantieren.

Ein wesentlicher Unterschied gegenüber den Dienstleistungs- und Handelsbetrieben besteht für die Produktion nun darin, daß bei der industriellen Fertigung von Stückgütern die eingesetzten Betriebsmittel mit dem dazugehörenden Kapazitätsangebot eine fixe Vorgabe bilden und daß das von diesen Betriebsmitteln zu bearbeitende Material zum

Leitstand

Dienstleisters Vollzugsmelder

Für Produktionslogistiker ist der Leitstand bereits ein Selbstverständnis. Er verschafft Übersicht, ermöglicht gezieltes Eingreifen und hilft Termine halten. Das Steuern komplexer Abläufe ist in der

Bedarfszeitpunkt logistisch, also in richtiger Menge termin- treu bei kürzesten Durchlauf- zeiten eingessteuert werden muß.

Bei Dienstleistungsunter- nehmen ist dies nicht der Fall. Das Betriebsmittel, also der Lkw oder das Flugzeug, ist orts- veränderlich und muß zu einem bestimmten Termin in einem vorgegebenen Zeitrahmen für den nächsten Einsatz vorbereit- et werden.

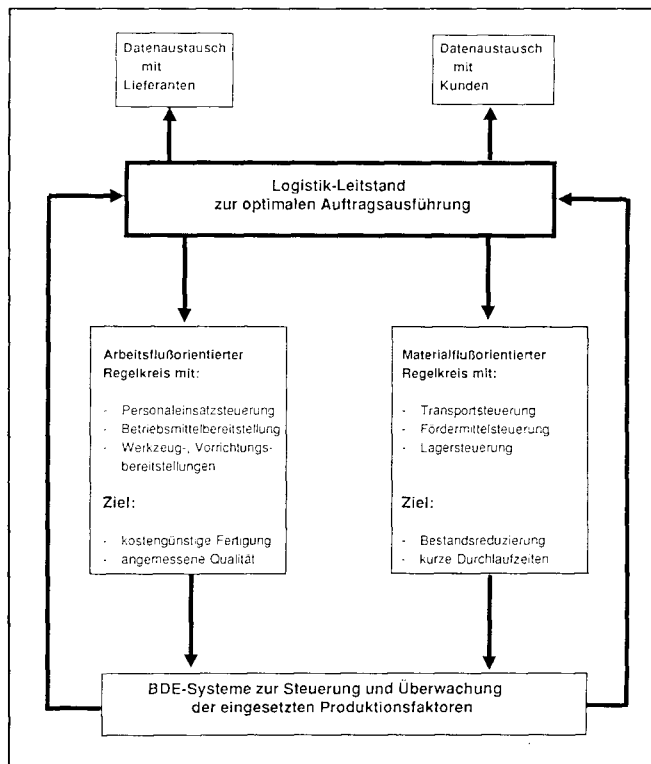
Innherhalb dieses festen Zeitraumes ist die Verfügbar- keit für die spätere Auftragsab- wicklung, aber auch die Bereit- stellung und die Verwendung der Ressourcen zur Aufberei- tung dieses Transportmittels zu organisieren. Es sind also be- stimmte Wartungsprogramme mit dem entsprechenden Perso- nal, die Hallen oder Lagerflä- chen, die Verpackungen, die Beladung der Transportmittel oder gesetzlich vorgeschriebe- ne Formulare, Versandproze- duren in diesem meist knapp kalkulierten Zeitrahmen vor- zuhalten. Kritisch wird es dabei stets dann, wenn unvorhergese- hene Schwierigkeiten die ge- planten Abläufe in Frage stel- len. Hier muß durch die Flexi- bilität des Planungs- und Steue- rungsinstruments eine rasche Entschärfung der Lage möglich sein.

Es ist deshalb naheliegend, die bei der Planung und Steue- rung komplizierter Produk- tionsabläufe gewonnenen Logis- tik-Erfahrungen auch in ande- ren Tätigkeitsbereichen zu ver- werten.

Unterstützt wird diese These durch die zunehmende Bereit- schaft der Unternehmen, bis- her selber produzierte Teile als Kaufartikel ins Programm zu nehmen. (siehe MOB, das Ma- ke-or-Buy-Thema). Die Folge- rungen für die genannten Wirt- schaftszweige, also etwa für das transportierende Gewerbe sind, daß der Transport- und Kurierdienst weiter ansteigen wird. Das bedeutet, daß die Logistik-Anforderungen eben- falls immer höher werden.

Die Aufgaben sind dabei in Analogie zum Produktionsbe- trieb:

- Einplanen und verwalten der eingehenden Aufträge (Auftragspool).
- Terminieren dieser Aufträge.
- Überprüfen der vorhande- nen Kapazitäten von dazu be- nötigten Ressourcen.
- Disponieren der benöti- gten Kapazitäten.
- Ermittlungen der exakten Bedarfszeitpunkte dieser Res- sourcen.
- Organisation der Ressour- cenbereitstellung.



So sieht Auftragsabwicklung per Leitstand aus. Die angeschlossenen BDE-Systeme helfen mittels Strichcode-Einsatz den Arbeits- und Materialfluß lückenlos planen, steuern und überwachen. Bild: Autor

- Auslösen der Arbeitsaus- führung (etwa verpacken, beladen, warten, instandsetzen),
 - Überwachen des Arbeits- fortschritts,
 - Terminverfolgung der Ein- zelaufträge.
 - Flexibles Reagieren auf Störungen oder Kapazitäts-/ Bedarfsänderungen.
- Zur Lösung dieser Aufgaben und als wesentliche Hilfe für

die verantwortlichen Mitarbeiter, aber auch zur Kommunikation mit den Kunden, hat sich als funktionierendes Lenkungsinstrument der Einsatz eines Logistik-Leitstandes herausgestellt.

Im einzelnen kann der Leitstand folgende Unterstützung trotz steigender Anforderungen bei der Ausführung der Arbeitsaufgaben geben:

- Anzeige des Auftragsstandes und der Auftragskette.
- Anwendung von Prioritätsregeln bei der Terminierung.
- Grafische Abbildung der Kapazitätsbelegungen.
- Simulation von Planungs- und Ausführungsalternativen.
- Grafisch unterstützten kapazitiven Belastungsabgleich (Personal, Betriebsmittel).
- Grafische Anzeige des Arbeitsfortschritts anhand von BDE-Meldungen.
- Hinweise auf bestehende Kapazitätsengpässe.
- Kurzfristige Auswertungen und Analysen (Zeit-, Mengen-, Kostenentwicklungen) sowie
- Umfassende aktuelle Prozeß- und Bestandsinformationen.

Insgesamt werden zu hoher Mitteleinsatz, aber auch Kapazitätsunterdeckungen, die zu Terminverzögerungen führen, vermieden.

Gerade im Hinblick auf den europäischen Binnenmarkt mit seinen 320 Mio. Verbrauchern und den Kostenvorteilen der offenen Grenzen in Europa wird die direkte Datenanbindung zwischen Kunden, Transporteur und Lieferant aus Wettbewerbsgesichtspunkten immer wichtiger werden.

Die bereits angesprochene, national begonnene, aus der MOB-Frage abgeleitete Entwicklung setzt sich international weiter fort. Durch die grenzübergreifende Verflechtung von Unternehmen oder Unternehmensgruppen werden immer mehr nur bestimmte Teilprodukte in verschiedenen Ländern produziert und an zentraler Stelle zusammengebaut. Als Musterbeispiel sei hierfür die AIRBUS-Produktion genannt.

Die strategische Lenkung der dabei eingesetzten Ressourcen kann wirtschaftlich nur über umfassende Produktionsfaktorinformationen nach Gesichtspunkten der Logistik erfolgen. Elektronische Datenübertragungssysteme koordi-

nieren dabei via Satellit die Einzelabläufe. Der Zulieferer ist ebenso ins Bild gesetzt wie der Transporteur oder der Kunde.

Bezogen auf das mittelständische Unternehmen kann der Leitstand dabei das EDV-Werkzeug werden, das im Binnenmarkt beleglos die Kommunikation zur Verbesserung der Dienstleistungsaktivitäten ermöglicht. Transport-, Lager oder Umschlagaktivitäten durch rasche aktuelle Informationsübermittlung mit minimalem Aufwand sichern einen Wettbewerbsvorsprung, der durch den Ausbau zu maßgeschneiderten Branchenlösungen zusätzlich neue Märkte schaffen kann.

Logistik-Leitstände können somit den Ausbau europäischer Vertriebs- und Servicenetze erleichtern und damit einen wesentlichen Beitrag zur Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit leisten. □