

Pager lotsen Lieferanten über das Werksgelände

Von Michael Gneuss

In der Logistik feiern Pager ein ungeahntes Comeback. Viel können sie im Vergleich zu modernen Handys nicht, nur Nachrichten empfangen. Doch zur Koordinierung von beispielsweise Lastwagenfahrern sind sie bestens geeignet. Die Geräte sind billig, robust und einfach zu bedienen.

DÜSSELDORF. Die passgenaue Koordination der Lastwagen von Zulieferern kann ein schwieriges Unterfangen sein. Beispiel BMW im Münchener Werk – dort wird die 3er-Baureihe produziert. Täglich steuern einige hundert LKWs das Werksgelände an. Mitunter ist der Ansturm schwer zu beherrschen. Staus in den engen Zufahrtstraßen können die Folge sein. Im schlimmsten Fall stecken dringend benötigte Teile für die Automobilfertigung eingekeilt im Pulk der wartenden LKWs – die Bänder drohen ins Stocken zu geraten.

Als Dietmar Gollnick von solchen Problemen hörte, hatte er eine Idee. Gollnick ist CEO der Berliner E-Message Deutschland, dem einzigen verbliebenen Anbieter von Paging-Diensten im Land. Stets sucht er nach neuen Anwendungen. In der Logistik sei er fündig geworden. „Wir haben da einen wirklichen Treffer gelandet.“ BMW setzt bereits auf Gollnicks Dienste. Den Fahrern wird bei der Einfahrt auf das Firmengelände ein Pager mit einem Zettel ausgehändigt. Darauf steht in mehr als 20 Sprachen kurz und knapp, wie das System funktioniert. Später erhalten die Fahrer eine simple Nachricht auf dem Pager: Die Nummer der Ladestelle, die für sie frei ist und die sie daraufhin ansteuern können. Pager sind sehr schlichte Geräte. Viel können sie im Vergleich zu modernen Handys nicht. Der Empfang von Nachrichten ist die einzige Funktion, die sie beherrschen. Aber gerade mit dieser Einfachheit haben sie in der Logistik überzeugt. Bei einigen Unternehmen, die heute Pager nutzen, marschierten zuvor Mitarbeiter zu Fuß über das Gelände, um den richtigen LKW an die richtige Rampe zu lotsen. Oft wurden auch teure und wartungsintensive Funkgeräte verteilt. Oder die Fahrer müssen auf Anzeigentafeln starren und können sich nicht vom Laster entfernen.

Dank Pager haben die Fahrer nun die Chance, die Wartezeit sinnvoll zu nutzen. Sie können ihr Fahrzeug verlassen, in die Kantine oder zum Duschen gehen oder sich ausruhen. Nachdem sie das Gerät bekommen haben, stellen sie ihren Laster in der Wartezone ab oder verlassen das Gelände für kurze Erledigungen. Bis der Piep mit der Mitteilung der Nummer der Ladestelle erscheint, sind sie frei.

Neben Robustheit und einfacher Handhabung gilt der günstige Preis der Geräte als Vorteil. Einen Pager gibt es schon für weniger als 100 Euro. Funkgeräte sind mit etwa 400 Euro weitaus teurer. E-Message versorgt Logistiker, die bis zu 250 Pager benötigen – das bietet viel Einsparpotenzial. Neben BMW gehören Rewe und Edeka zu den Kunden. Auch die Frucht- und Kühlzentrum GmbH am O'Swaldkai im Hamburger Hafen hat sich für die Pager-Lösung entschieden. Angesichtes der 800 000 Tonnen Bananen, die jährlich in die Hansestadt gebracht werden, ist die LKW-Zulaufsteuerung ein großes Thema. Die noch grünen Früchte sollen rasch die Reifereien erreichen. Die frühere Lösung mit Schmalbandfunk war nicht nur teuer. Häufig kam vor, dass Mitarbeiter zu Fuß oder per Fahrrad nach LKWs suchen mussten.

Neben Bananen landen am Kai rund 100 000 Tonnen weitere Früchte. „Viele Schiffe aus Mittelamerika laufen zu Wochenbeginn ein“, sagt Andrea Schecker-Krauß, die bei der Frucht- und Kühlzentrum für die Systementwicklung zuständig ist – eine hohe Belastung für die Technik. „Uns ärgerte, dass die teuren Endgeräte immer an die Ladestation angeschlossen und oft kalibriert werden mussten.“ Den Aufwand erspart sich das Unternehmen heute.