

FLÜSSIGE PROZESSE IM TANKLAGER



Von Uta Fuchs

TANKWAGENFAHRER MÜSSEN NICHT NUR ÜBER IHRE FAHRZEUGE UND DIE RISIKEN IHRER LADUNG IM BILDE SEIN. SIE SIND AUCH WAHRE MEISTER DES DOKUMENTENMANAGEMENTS: FAHRERKARTE, FAHRZEUGKARTE, VERLADEAUFTRÄGE, LIEFERSCHEINE BEGLEITEN JEDE VERLADUNG. EINE SPEDITION, EIN TANKLAGERBETREIBER UND EIN SOFTWAREENTWICKLER ENTLASTEN FAHRER UND DISPONENTEN JETZT MIT EINER DIGITALEN LÖSUNG.

Enrico K., Gefahrgutfahrer bei der Spedition Johs. Martens in Drestedt, versteht sein Handwerk: Routiniert stoppt er seinen Tankwagen vor der Schranke, die den Zugang zum Lager von Unitank sichert, tippt vom Führerhaus aus einen Zahlencode in ein Terminal ein, die Schranke hebt sich. Am Ladeterminal selbst meldet er sich und sein Fahrzeug jeweils mithilfe einer Karte an. Die Daten des heutigen Auftrags, wieder ein Zahlencode, liest er aus dem Fahrtbericht ab und tippt sie in das Zahlenfeld am Ladeterminal ein. Rasch räumt er die Papiere und Karten wieder ins Führerhaus, schließt mit geübten Handgriffen den Ladeschlauch an und schon fließen mehrere tausend Liter Kerosin, ein Gefahrgut der Klasse 3 – entzündbare Flüssigkeiten – mit der UN-Nummer 1863 in den Tank. Vor der Ausfahrt steckt er erneut die Fahrzeugkarte ins Ausfahrtterminal, aus dem dann der frisch ausgedruckte Lieferschein rattert. Von Hand überträgt er die Lieferdaten in das Frachtpapier und nach 35 Minuten rollt sein Fahrzeug wieder vom Hof, 20 Minuten davon dauerte das Befüllen des Tanks.

EIN (RELATIV) REIBUNGSLOSER PROZESS

Ein reibungsloser Prozess, Alltag in Speditionen und Tanklagern, schließlich macht Klasse-3-Gefahrgut den Löwenanteil der Gefahrguttransporte auf deutschen Straßen aus. Die aktuellste Statistik dazu stammt aus dem Jahr 2016, da brachte es die Klasse 3 auf stolze 195 Mio. Tonnen, das waren rund zwei Drittel der Gefahrguttransporte insgesamt. Allein Dienstleister Unitank hat im vergangenen Jahr aus seinen sechs Großtanklagern mehr als 5,6 Mio. Kubikmeter Mineralöl

per Pipeline und Tankwagen zur Versorgung der Flughäfen in Frankfurt und Berlin sowie vieler Tankstellen ausgelagert.

Schaut man genauer hin, möchte man die Einschätzung jedoch etwas einschränken – ein relativ reibungsloser Prozess. Denn wo Menschen Daten mehrfach erfassen, passieren immer wieder Fehler. Vertippt sich ein Fahrer bei der Eingabe von Zahlen an der Ein- oder Ausfahrt, verlangsamt das die Abfertigung. Gibt er am Ladeterminal versehentlich falsche Kundendaten ein – schließlich hat er einen ganzen Stapel von Papiere vor sich – hat das gravierendere Folgen. Das sehen auch die Verantwortlichen bei Johs. Martens und Unitank so. Vor allem aber steht die Frage im Raum, ob im Zeitalter der Digitalisierung der Datenfluss tatsächlich noch so oft unterbrochen werden muss. An dieser Stelle kommt die VTA Software & Service GmbH aus Gelsenkirchen ins Spiel. „Wir sind schon lange Dienstleister für die Mineralölwirtschaft, organisieren auf der Softwareseite die Prozesse in Raffinerien und Tanklagern“, berichtet VTA-Geschäftsführer Johannes Kuhlmann.

Gemeinsam schauten sich die drei Partner die Abläufe am Tanklager an, beobachteten Enrico K. und seine Kollegen bei jedem Handgriff und starteten ein ambitioniertes Projekt: „Touchless Flow“ soll dafür sorgen, dass die Versandabwicklung von Tankwagen läuft, ohne dass die Fahrer in den Datenfluss eingreifen müssen. Nach knapp fünf Monaten Vorbereitungszeit, startet im Februar 2019 ein Pilotversuch im Berliner Westhafen mit rund 100 Versandvorgängen.

TOUCHLESS FLOW – DIGITALISIERUNG IM TANKLAGER

Um den Versand abzuwickeln, werden Daten zu Fahrern, Fahrzeugen und Versandaufträgen in der Software VTA-CA durch elektronische Übertragungen zusammengetragen. Tankwagenfahrer und das Personal im Tanklager müssen Fahrzeuge nicht mehr registrieren, Auftragsdaten nicht mehr erfassen. Enrico K.'s Fahrerkollege Nick G. demonstriert den Ablauf im Projekt „Touchless Flow“. Wo K. sein Fahrzeug bei der Einfahrt stoppen und einen siebenstelligen Code im Terminal von Hand eintippt, hebt sich für G. Fahrzeug die Schranke automatisch. Eine Kamera vor der Einfahrt hat das Nummernschild seines Fahrzeugs bereits erfasst und an das System gemeldet. Dort ist die Fahrzeugnummer mit dem aktuellen Auftrag verknüpft, elektronisch übernommen vom Disponenten der Spedition. G. fährt direkt bis zur Verladebühne durch, schließt die Verladearme an und startet den Ladeprozess, der nach wie vor 20 Minuten dauert. Alle benötigten Daten hat die Software schon beim automatisierten Check-in an die Verladesteuerung übermittelt. G. ist zufrieden: Er muss Zugangskarten und Fahrtbericht nicht zusammensammeln, er muss sich nicht mehr umständlich aus dem Cockpit lehnen, um Zahlencodes einzutippen. Und nach der Verladung drückt ein Etikettendrucker

in seinem Fahrzeug die aktuellen Lieferdaten, die er nur noch aufs Frachtpapier kleben muss. Ein Signal an der Schranke sorgt dafür, dass er auch bei der Ausfahrt wieder freie Fahrt hat. Nach nur 23 Minuten hat G. das Lager wieder verlassen.

PER SCHNITTSTELLE AUCH FÜR ANDERE SPEDITIONEN

„Wir sind sehr zufrieden mit dem Projekt“, erklärt Kuhlmann. Man habe die Zeit genutzt, um noch Feinheiten nachzubessern, aber nun könne die automatisierte Abwicklung vom Projekt in den Normalbetrieb übertragen werden. Prozesse werden schneller, Fahrer und Disponenten werden entlastet. „Wir haben jetzt weniger Fehlerquellen, der Schulungsbedarf für die Fahrer sinkt“, das sei gerade angesichts des Fahrer mangels eine echte Entlastung, betont Marcus Ulrich, Geschäftsführer der Spedition Johs. Martens. Außerdem bringe die Anwendung für Disponenten eine größere Transparenz: „Sie haben nun die Dispodaten bis kurz vor der Beladung im Zugriff und können online den aktuellen Status verfolgen.“ Einheitliche Geschäftsprozesse für unterschiedlich Lager reduziert ebenfalls Stress und Fehleranfälligkeit. Auch andere Tanklager und Speditionen könnten die Lösung zukünftig einsetzen. Über Schnittstellen lassen sich vorhandene Systeme an VTA-CA anschließen.

WIE DIE DIGITALE ABFERTIGUNG DIE PROZESSE IM TANKLAGER BESCHLEUNIGT

MANUELLE DATENEINGABE ■
ELEKTRONISCHER DATENFLUSS ■

