

Zum Greifen nahe: die **optimierte** Lagerhaltung

Von Schnelldrehern, Ladehütern und Marathonläufern

Moderne Lager zeichnen sich durch ihre klar spezifizierten Aufnahmevolumina aus – sie sind tendenziell klein. Teile, die ‚auf Lager‘ liegen, binden Kapital und schmälern die Liquidität. Grundsätzlich sollten nur Komponenten vorgehalten werden, die man im täglichen Einsatz immer wieder benötigt. Zusätzlich muss der Lagerplatz und damit das Bauteil schnell und bequem zugänglich sein.

Das Thema ‚Lagerhaltung‘ steht spätestens dann auf der Agenda des Werkstattinhabers, wenn er sich die Mühe gemacht hat, das tatsächlich gebundene Kapital im eigenen Lager zu beziffern. Überraschen kann auch die Kenntnis über die täglich zurückzulegende Wegstrecke



Bis zu 30 Prozent Raumgewinn: Das Optimierungspotenzial im Teilelager ist bei der Raumausnutzung am größten. Oftmals vermeidet man so teure An- oder Neubauten. Bilder: Blenk



der Mitarbeiter vom Lagerplatz zur Teileausgabe. Umgerechnet in Arbeitszeit und damit in Fixkosten entstehen schnell stattliche Summen, die sich allerdings leicht einsparen lassen.

Letztendlich kommt es auf das Lagerdesign selbst an – auf die Anordnung der einzelnen Teile nach Entnahmeaufkommen und Zugänglichkeit. Zusätzlich müssen Lagerschäden vermieden, Umweltsichtpunkte bei Gefahrstoffen und die Sicherheit der Mitarbeiter beachtet werden. Dieser Einstiegsbeitrag liefert einen Überblick über die wichtigsten Punkte, die es zu beachten gilt. In Ausgabe 10 lesen Sie mehr zum Thema ‚Reifenlager‘.

Das Lager im Gesamtsystem ‚Werkstatt‘

Eine erste wichtige Komponente ist der Ort des Lagerraums/der Lagerräume im Gesamtsystem ‚Werkstatt‘ selbst. Zu vermeiden ist eine dezentrale Lagerhaltung in verschiedenen Räumlichkeiten und auf verschiedenen Ebenen. Treppen, Zwischengänge sowie Tore und Türen, sofern nicht aus sicherheitstechnischen Gründen vorgesehen, sind ebenfalls zu vermeiden. Die Teileausgabe, die direkt dem Lager angeschlossen ist, muss zentraler Anlaufpunkt der Werkstatt sein. Der Lagerist oder der Mechaniker sollte nicht über das Freigelände laufen müssen, um sich die benötigten Teile zu holen.

Die Warenanlieferung (Übernachtsendungen) sollte frei zugänglich und überdacht sein und Raum für die unsortierte zentrale Zwischenlagerung bieten. Im besten Falle verfügt das Lager über einen eigenen Vorraum und eine Nachtschleuse.

Gut aufgeräumt:
Zugänglich und übersichtlich sind diese Spezialwerkzeuge angeordnet.



Unterschiedliche Herausforderungen

Lange ermittelte man die Lagergröße nach der Anzahl der Arbeitsplätze in der Werkstatt. Diese Herangehensweise ist obsolet. Verschiedenste Parameter machen heute das ‚perfekte Lager‘ schwer realisierbar: Die Produktlebenszyklen der Fahrzeuge sind kürzer geworden, die Dynamik der technischen Entwicklung ist gewachsen, der Mehrmarkenbetrieb mit einem un-



Das hat Folgen: Stoßstangen werden, wie im Bild links zu sehen, oft falsch gelagert. Lagerschäden (beispielsweise Verzug) und damit Schwierigkeiten beim Einbau, sind das Resultat.

Zentraler Anlaufpunkt: Oft benötigte Klein- teile sollten beispielsweise direkt an der Teileausgabe vorgehalten werden. So lassen sich lange Wege und zeitraubendes Suchen umgehen.



gleich höheren Ersatzteileaufkommen hat sich durch die GVO durchgesetzt. Auf der anderen Seite erwartet der Kunde eine zeitnahe Reparatur und damit indirekt auch die schnelle Verfügbarkeit des Ersatzteils.

Es gibt leider kein Patentrezept. Das Teileprogramm sollte je nach Ausrüstung und individueller Leistungsfähigkeit des Betriebes und im Besonderen der Teilelieferanten festgelegt werden. Die Spezialisierung auf Karosserie oder Elektrik, auf Tuningarbeiten

oder Restaurierung hat zur Folge, dass man eine größere oder eine kleinere Menge an Teilen lagert. So kann beispielsweise im Bereich Karosserie die falsche Lagerhaltung zu erheblichen Mehrkosten führen, weil das ISO-gerechte Lagern von Karosserieteilen sehr aufwändig ist. Im Prinzip geht es nicht um ‚Lagerung‘, sondern vielmehr um die Gestaltung des kurzzeitigen Verweilortes – den stetigen Durchlauf von Ersatzteilen bei perfekter Liefer- und Termintreue der Lieferanten vorausgesetzt.

Kurze Wege für Volumenteile

Beim Planen und Umgestalten des Lagers sind die Wegstrecken zu berücksichtigen, die der Lagerist zurücklegen muss. So sind Gebrauchsteile wie Schrauben, Muttern und Beilagscheiben entweder an der Teileausgabe (siehe Bild oben) oder besser direkt in der Werkstatt an den Arbeitsbühnen vorzuhalten. Der Lagerleiter eines Berliner Skoda-Betriebes setzte bei seinem zweiköpfigen Team so genannte



ALTEC
Rudolf-Diesel-Str. 7 · D-78224 Singen
Tel.: 07731/8711-0 · Fax: 8711-11
Internet: www.altec-singen.de
E-Mail: altec-singen@t-online.de
VERLADETECHNIK



Lagerideen 2006

Über 30.000.000 im Einsatz

Lagersysteme haben über 30 Jahre einen Namen

Lagerkästen in 24 Größen und 8 Farben

ST BMO Lagerideen 2006

STEMO
LAGERSTANDARD GMBH

Maybachstraße 8
63322 Rödermark
Tel. 0 60 74 99 0 7 6
Fax 0 60 74 99 5 3 4
E-Mail: info@stemo-gmbh.de
Internet: www.stemogmbh.de

Ja, senden Sie mir die neuen ST BMO Lagerideen 2006:

Firma-Nr.: _____

Straße _____

PLZ/Ort _____

Telefon _____ Fax _____

Betriebsmanagement

Einrichten

„Stepper“, welche die zurückgelegten Wegstrecken pro Tag messen, ein und erschrak, dass alleine im Lager täglich über zwölf Kilometer zurückgelegt werden.

So genannte ‚Schnelldreher‘ wie Warndreiecke oder Zündkerzen sind im unmittelbaren Umfeld der Teileausgabe respektive der Serviceannahme zu lagern. ‚Ladenhüter‘ und ‚Raumfresser‘ wie ältere Karosserieteile oder Stoßstangen beziehungsweise beschädigte Teile sollte man veräußern oder dezentral lagern.

Eine neue Philosophie

Im Laufe der Jahre vollzog sich ein Paradigmenwechsel: weg vom großen starren Einheitslager, hin zum flexiblen und räumlich überschaubaren ‚Multioptionslager‘. Das heißt, das Regalsystem muss anpassbar und schnell veränderbar sein und den vorhandenen Raum möglichst ausnützen. Zusätzlich stehen ergonomischen Faktoren, die Arbeitssicherheit und das schadensfreie Lagern von ganzen Baugruppen mehr im Vordergrund.

Regal ist also nicht gleich Regal. So unterscheidet man zwischen Großfach-, Kleinfach-, Hochfach- und Niedrigfachregalen. Der Lagerprofil verwendet bei Kleinteilen möglichst einseh- und stapelbare Sortierfächer, bei Spezialwerkzeugen Schieberegale und bei Windschutzscheiben eigens gepolsterte Liegeeinrichtungen. Jederzeit sollte die Möglichkeit bestehen, ein Kleinteileregale in ein Großteileregale umzubauen. Es empfiehlt sich beispielsweise auch, Kunststoffstoßstangen seitlich- und flächig-aufliegend zu lagern, damit später die passgenaue Montage gewährleistet ist und keine Lagerschäden an den Teilen entstehen (siehe linkes Bild auf S. 93).

Zusätzlich sind die ‚Berufsgenossenschaftlichen Regeln für Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit‘ für Lagereinrichtungen und -geräte (BGR 234 – früher ZH1/428), Arbeitsstättenrichtlinien und DIN-Bestimmungen (sind im Anhang der BGR 234 aufgeführt) zu beachten. Relevant sind daher zum Beispiel Gangbreiten, Anstiegswinkel von Treppen und Raumhöhen. Die BGR stehen unter www.bgfe.de zum Download zur Verfügung.

Kleines Lager – kleine Kosten

Die Lagerkosten ergeben sich grundsätzlich aus den Raumkosten, der Lagereinrichtung, den Personalkosten und den Finanzierungskosten der eingelagerten Teile. Ein konsequentes Nutzen von Expresslieferungen und der Nachtanlieferung bei gleichzeitigem Reduzieren des Lagerbestandes hilft, die Kosten deutlich zu senken. Wird das Lager kleiner, werden auch die Wege kürzer und der Personalaufwand geringer.

Bevor der Werkstattinhaber einen Neu- oder Anbau wegen eines zu kleinen Lagers ins Auge fasst, sollte er alternativ über eine mögliche Lagerverdichtung nachdenken. „Oftmals kann mittels einer neuen und intelligenten Lagereinrichtung um bis zu 30 Prozent Raum gewonnen werden“, sagt Werner Blum, Geschäftsführer von Blum + Partner Lagertechnik. Voraussetzung, um bestehende Potenziale zu nutzen, ist das klare Erfassen der Ist-Situation und der optimalen Ausgestaltung der Lagerflächen. Damit identifizieren Sie ‚totes Kapital‘ und machen neue Ressourcen frei – auch ohne teure Neubauten.

Georg Blenk

Ihr Erfolg ist unser Ziel!

Gewinnen Sie mit dem freien **Full-Service-Konzept** für Werkstatt und Handel

11
EFF. WEIßBROT 68
Auto-Einmal-Eins

Auto-Einmal-Eins
Nürnberg-er 09124 2-4
D-90554 Alzenau-erg
Telefon (0 91 76) 95 66 21
Telefax (0 91 76) 95 66 55
Info@auto-einmal-eins.de
www.auto-einmal-eins.de

Detaillierte Informationen oder
Informationsmaterial erhalten Sie
auf Anforderung kostenlos.

★ Service ★ Qualität ★ Kompetenz

Auto-Einmal-Eins